CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române

Nr. 1 (102) ◆ 2009

www.roaf.ro/ro/cersenin

INTERVIU CU ŞEFUL STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

Pag. 6-7

UN ZBOR ISTORIC

Pag. 12-13

PER ASPERA AD ASTRA

Revistă editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte
general de flotilă aeriană
VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Membri
colonel conf. univ. dr. Silviu POPESCU
e-mail: popescu@roaf.ro
comandor dr. Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ
e-mail: agalusca@roaf.ro

Redacţia

Redactor-şef:
căpitan-comandor ŞTEFAN POPA;
e-mail: pstefan@yahoo.com

Secretar de redacţie:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactor:
plutonier-major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Corectură:
ANDREIA LUNGU;
e-mail: andreia_lungu@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Coperta I – Liderul Forţelor Aeriene, general-maior dr. Ion-Aurel Stanciu, o felicită pe sublocotenent Simona Anca Maierean, după efectuarea zborului (foto: *Petrică MIHALACHE*)
Coperta IV – Vizita grădiniţei MApN nr. 1 la Muzeul Aviaţiei (foto: *Adrian SULTĂNOIU*)

SUMAR

INTERVIU cu şeful SMFA – pag. 6-7

NUMIRI ÎN FUNCŢIE – pag. 8-9

AGENDĂ – pag. 10-11

MISIUNE ÎNDEPLINITĂ – pag. 12-13

RETROSPECTIVĂ – pag. 14-15

ÎNVĂŢĂMÂNT – pag. 16-19

REPORTAJ – pag. 20-21, 28-30, 44-45

CONCURS – pag. 22-23

INSTRUCŢIE – pag. 24-27

EXERCIŢIU – pag. 31

REMEMBER – pag. 32-33, 49

DEZBATERE – pag. 34-38

REPERE PROFESIONALE – pag. 39

MANAGEMENTUL RESURSELOR UMANE – pag. 40-41

DOCUMENTAR – pag. 42-43

FORŢELE AERIENE ÎN LUME – pag. 46-47

IN MEMORIAM – pag. 48

MOZAIC – pag. 50

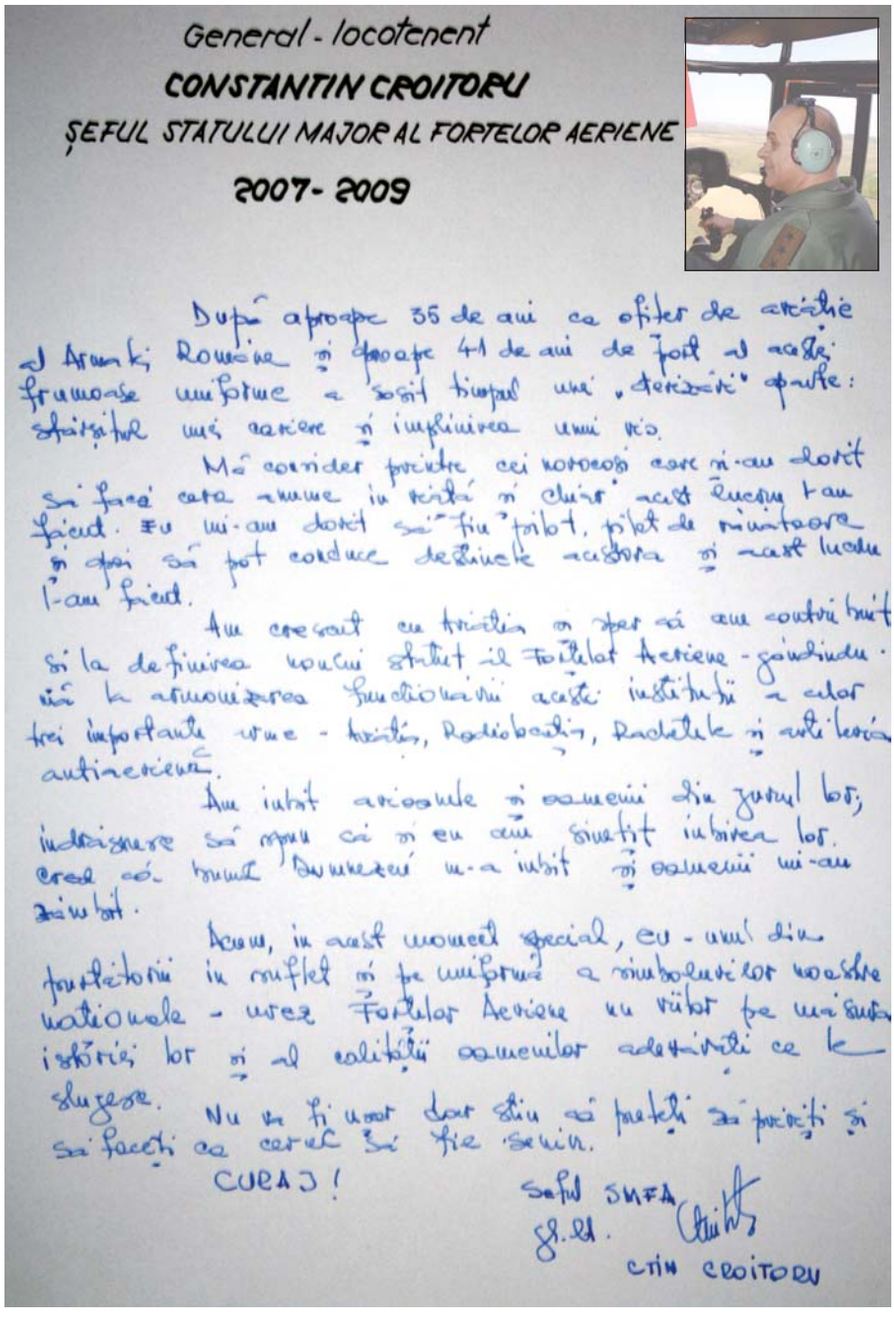
COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Şoseaua Fabrica de Glucoză nr.2-4, sector 2, Bucureşti
Telefon: 021/232.63.27
1191/104,110
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.08; C 3146.18

Tipărit la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei sub comanda nr. 4792/2009

Responsabilitatea privind tehnoredactarea şi corectura revine în totalitate redacţiei revistei



Joint Close Air Support

Conferința, organizată de Allied Command Transformation (ACT) în cooperare cu CC-Air Ramstein, s-a desfășurat în cadrul Bazei Aeriene Soesterberg din Utrecht, Olanda, în ultimul trimestru al anului 2008. Scopul acesteia a fost de a informa participanții asupra ultimelor evenimente referitoare la modul de instruire, planificare și executare a misiunilor Joint Close Air Support. De asemenea, participanții au fost informați asupra modului de folosire a JCAS în cadrul ISAF și au fost prezentate ultimele tendințe tehnologice privind modul de instruire și de executare a acestor misiuni în viitor. La conferință au participat reprezentanți din forțele aeriene, navale și terestre din 20 de țări NATO și ai comandamentelor NATO de diferite niveluri.

Delegația română a înaintat o serie de propuneri, dintre care amintim transmiterea informațiilor solicitate de către CC-Air Ramstein referitoare la pregătirea FAC/JTAC în România și necesitatea participării, la conferințele viitoare, a reprezentanților Forțelor Terestre ca principali operatori ai FAC/JTAC și beneficiari ai sprijinului aerian apropiat.

Căpitan-comandor Alexandru TRANDAFIR ■

Editorial

Absolutul, în toată splendoarea sa, lasă să se distingă aproape de timpan o complexitate de idei pietrificată sub forma a două cuvinte: *filozofia, zborul*. Și dacă ar fi să înțeleg ideea aceasta din urmă mai bine, ea ar suna astfel: *filozofia zborului.*

Sunt două noțiuni ce par a nu avea nimic în comun și totuși, se completează perfect. O amplă dezvoltare a întregului și o amănunțită disecție în ceea ce privește universul. Poate că dacă nu ar fi existat dorința omului de a zbura, nu s-ar fi născut nici ideile filozofice ce-l conturează armonios. Dar ce legătură există între plăcere, uimire, frumusețe desăvârșită și idei reci, ce par să îngrădească zborul? Răspunsul este simplu: zborul reprezintă o filozofie plăcută, o cauză și un efect simultane, iar filozofia, prin simpla ei explicație, relevă zborul, căci *cucerirea văzduhului* înseamnă *îndeplinirea*

FILOZOFIA ZBORULUI

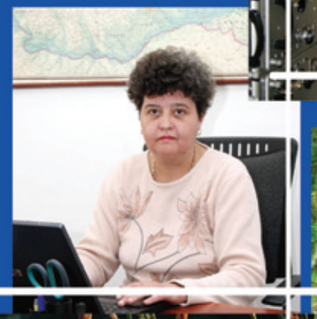
celui mai frumos vis al omenirii. Un vis asemănător unei obsesii, unui devotament pentru înălțarea omului pe verticală. Și totuși, filozofia este cea care înglobează în esența ei ideea zborului, pentru că ea cuprinde întreaga existență, întregul cosmos.

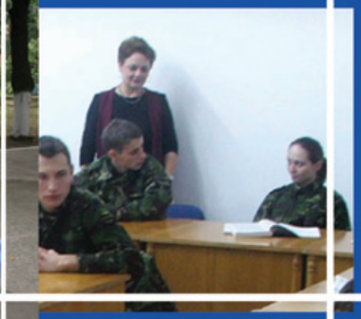
Cum se explică, însă, sau ce reprezintă dorința de a zbura? Dacă ar fi să-i copiez pe filozofii antici, care aveau concepții originale despre ideea urcușului spre cer, nu aș mai înțelege nimic sau poate că aș descoperi aceleași cuvinte – *filozofia, zborul* – care ar reprezenta tema mea de gândire pentru sute sau chiar mii de ani. Spre a da un răspuns, ar trebui să fiu nemuritor sau pur și simplu visător. Pentru a contura *filozofia zborului* meu prezent, un mic amănunt utopic, asemenea lui Leonardo da Vinci, străbat mistica creației și la fel de curios urmez un Icar care, în esența unei lumini orbitoare, îmi va revela taina zborului. Atotștiutor, voi afirma dezinvolt că *filozofia zborului* e doar o altă față a lumii și a universului, un fragment din necunoscutul înconjurător. Un joc de cuvinte care nu mă inhibă, dar, cu un cosmos asupră-mi, mă obligă să abandonez explicația.

Ca ființă muritoare, iubesc absolutul și caut explicații simple pentru cuvinte complexe. Caut misterele ascunse ale zborului pentru a-mi hrăni sufletul și filozofia, pentru a crea tot ce-mi doresc. Descopăr astfel că zborul însăși e *vis*, mit, realitate iar *filozofia* e dincolo de moarte, o copie fidelă a nemuririi.

Căpitan-comandor
Ștefan POPA ■

Să trăiți, fetelor!





Primăvara .....

Început de viață, raze de speranță îngrămădite peste multele griji ponosite de iarna umbrită de timp...
... firele de iarbă mirosind a verde, muguri care dau spre roz și plesnesc de fericire sub încălzirea blajină a soarelui.
Ce poate fi mai frumos ca un gând de primăvară așternut pe iarba nou-născută din eternul Pământ?
E primăvară.... respiră fericirea... inspiră-i și pe alții ....

PUTEM REUŞI NUMAI ÎMPREUNĂ!

Interviu cu generalul-maior dr. ION–AUREL STANCIU, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene

– Domnule general, aţi fost numit recent la conducerea Statului Major al Foţelor Aeriene. Având în vedere, pe de o parte, experienţa dumneavoastră din funcţiile deţinute anterior, în mod special cea de şef al Direcţiei Operaţii din Statul Major General şi, pe de altă parte, autoevaluările stării structurilor militare din Forţele Aeriene sau întâlnirile cu personalul ce încadrează aceste structuri, vă rugăm să ne spuneţi care sunt concluziile dumneavoastră în ceea ce priveşte categoria noastră de forţe, la început de an?

– În primul rând, vreau să vă spun că în momentul în care am fost numit pe această funcţie, am simţit o mare responsabilitate. De la instalarea mea şi a noii echipe la comanda Forţelor Aeriene am fost interesat să aflu, în primul rând, problemele cu care se confruntă cei care, pe diferite niveluri ierarhice, au responsabilitatea îndeplinirii misiunilor acestei categorii de forţe. În acest sens, am efectuat o serie de vizite de documentare şi informare în bazele aeriene, la brigada de rachete sol-aer, în instituţiile de învăţământ ale Forţelor Aeriene şi, nu în ultimul rând, la depozitele de muniţie şi de tehnică aflate în responsabilitatea categoriei noastre de forţe.

Concluzia preliminară care se desprinde, cel puţin deocamdată, este că în cele mai multe cazuri liderii acestor structuri şi-au înţeles menirea, au căutat şi au găsit soluţiile corecte pentru a-şi executa misiunile, deşi nu vă ascund faptul că mai sunt unele disfuncţionalităţi generate de mentalităţi, de moduri de abordare a problemelor în neconcordanţă cu realitatea.

Totuşi, ar trebui luată în calcul şi situaţia reală preluată, la nivelul categoriei de forţe, iar aici vreau să precizez câteva dintre dificultăţi:

- încadrarea redusă cu personal la unele structuri;
- anumite deficienţe de comunicare între anumite structuri;
- resursele financiare limitate avute la dispoziţie;
- neînţelegerea faptului că unele neîmpliniri ni se datorează mai mult nouă, celor de la Statul Major al Forţelor Aeriene (SMFA), şi mai puţin celor de deasupra noastră, care observ că au fost criticaţi fără prea mult discernământ şi cu destulă superficialitate.

Este datoria noastră, a tuturor, să identificăm disfuncţionalităţile actuale ale sistemului şi să devenim parte a soluţiei, prin tot ceea ce întreprindem. Din acest punct de vedere, acţiunea noastră, a echipei de conducere, este îndreptată către

Generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu s-a născut la 27 martie 1955 la Buzău. După absolvirea Liceului Militar "Dimitrie Cantemir" de la Breaza, a urmat cursurile Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie de la Boboc, promoţia 1977. După absolvire a fost încadrat navigator-şef la Centrul de comandă al Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie, instituţie de învăţământ unde a funcţionat ca lector până în 1984. După ce, în perioada 1984–1986, a urmat cursurile Academiei Militare, a fost încadrat ca asistent la Catedra de aviaţie a aceleiaşi instituţii de învăţământ militar superior.

Din 1989 a mai îndeplinit funcţiile de adjunct al comandantului Aeroportului Internaţional Otopeni şi apoi comandant al acestuia, adjunct al directorului general al companiei aeriene ROMAVIA, şef al Biroului ataşaţi militari din Direcţia de Informaţii Militare şi apoi locţiitor al şefului Direcţiei de Protecţie şi Siguranţă Militară. În anul 2001, a absolvit Colegiul Naţional de Apărare din Bucureşti. În luna noiembrie 2003, a fost promovat în Statul Major General în calitate de locţiitor al şefului Direcţiei Operaţii, iar din 2007 a fost numit în funcţia de şef al Direcţiei Operaţii din Statul Major General. Îndeplineşte funcţia de şef al Statului Major al Forţelor Aeriene din data de 17 februarie 2009.

În 2005, a obţinut titlul de doctor în ştiinţe militare la Universitatea Naţională de Apărare cu teza "Terorismul internaţional. Implicaţii asupra securităţii statului".

Generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu este căsătorit şi are doi copii.

Funcţii îndeplinite:

• din 17 februarie 2009 deţine funcţia actuală;
• decembrie 2007 – februarie 2009 – Şef al Direcţiei Operaţii din Statul Major General;
• noiembrie 2003 – decembrie 2007 – Locţiitor al şefului Direcţiei Operaţii din Statul Major General;
• 1999–2003 – Locţiitor al şefului Direcţiei de Protecţie şi Siguranţă Militară;
• ianuarie – noiembrie 1999 – Şef al Biroului ataşaţi militari din Direcţia de Informaţii Militare;
• 1995–1998 – Ataşat al apărării aero şi naval al României în Israel;
• 1991–1995 – Director general adjunct al companiei aeriene ROMAVIA;
• 1990–1991 – Comandant al Aeroportului Internaţional Bucureşti Otopeni;
• 1989–1990 – Comandant adjunct al Aeroportului Internaţional Bucureşti Otopeni;
• 1986–1989 – Asistent la Catedra de Tactica Aviaţiei, Academia Militară, Bucureşti;
• 1981–1984 – Lector, Navigaţie Aeriană, Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie, Boboc;
• 1977–1981 – Navigator-şef la Centrul de comandă al Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie, Boboc.

Studii:

• Cursul internaţional superior de management al resurselor de apărare, Monterey, SUA, 2007;
• Colegiul Naţional de Apărare, Bucureşti, 2001;
• Curs pentru ofiţeri superiori pentru probleme de luptă împotriva terorismului, Centrul European de Studii de Securitate "George C. Marshall", Garmisch-Partenkirchen, Germania, 1999;
• Curs postacademic de informaţii militare, 1994;
• Academia Militară, 1984–1986;
• Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie, Boboc, 1977;
• Liceul Militar "Dimitrie Cantemir", 1974, Breaza.

Datele de înaintare în grad:

• 2008 – General-maior;
• 2004 – General de flotilă aeriană;
• 1998 – Comandor;
• 1993 – Căpitan-comandor;
• 1990 – Maior;
• 1986 – Căpitan;
• 1981 – Locotenent-major;
• 1977 – Locotenent.

Ordine şi medalii:

• Emblema de Onoare a Armatei României, 2007;
• Ordinul Naţional "Pentru Merit" în grad de Cavaler, 2002;
• Semnul Onorific "În Serviciul Armatei" pentru 25 de ani de activitate în armată;
• Medalia "Meritul Militar clasa I", 1988;
• Medalia "Meritul Militar clasa a II-a", 1983.

Limbi străine: engleza şi portugheza.

găsirea unor soluţii eficiente pentru a elimina, sau măcar pentru a reduce fenomenele care au un impact negativ asupra activităţii noastre.

– Anul 2009 se află sub spectrul crizei financiare, dacă analizăm bugetul alocat categoriei noastre de forţe. În aceste condiţii, care ar fi direcţiile de acţiune prioritare pentru Forţele Aeriene?

– Bugetul alocat Forţelor Aeriene în acest an ne-a determinat să avem o abordare pe urgenţe. În acest sens, am acordat o atenţie deosebită identificării unui set de direcţii de acţiune prioritare, derivate din obiectivele principale ale Statului Major General pentru anul 2009. La stabilirea acestor direcţii de acţiune prioritare am avut în vedere, în primul rând, să încercăm să ne conservăm capacitatea acţională curentă şi, în măsura oportunităţilor, să facem şi câţiva paşi înainte pe linia modernizării Forţelor Aeriene, concomitent cu securizarea depozitelor şi a celorlalte obiective din responsabilitatea noastră.

Ca prioritate fundamentală, a fost stabilită participarea cu forţe la misiunile sub comandă NATO/UE. În acest sens, am considerat că trebuie să ne concentrăm eforturile pe menţinerea deprinderilor minime de executare a misiunii pentru personalul navigant din nucleul de generare-regenerare a ofertei de forţe către NATO şi UE, în paralel cu menţinerea abilităţilor de zbor pentru piloţii tineri şi pentru piloţii instructori de zbor. Pe linia menţinerii operaţionalizării structurilor destinate NATO/UE, ca o a doua direcţie prioritară în ordinea importanţei, am stabilit să facem tot posibilul pentru regenerarea resursei tehnice de aviaţie. Acest lucru va fi posibil prin raţionalizări pe zonele de consum, prin reducerea cheltuielilor de operare şi a redimensionării dinamice a planurilor de activităţi în limitele resurselor disponibile, astfel încât să nu se creeze potenţial de apariţie a unor dezechilibre majore în capacitatea de îndeplinire a misiunilor.

Deşi nivelul actual de alocare a resurselor nu permite obiective foarte ambiţioase ori o marjă consistentă de manevră, am acordat în continuare importanţa cuvenită perfecţionării instruirii personalului. În această direcţie vom urmări ca iniţierea, finanţarea şi desfăşurarea activităţilor să răspundă strict cerinţelor esenţiale derivate din cele două priorităţi amintite anterior, anume respectarea angajamentelor de securitate colectivă asumate, respectiv operaţionalizarea structurilor şi instruirea forţelor.

Nu în ultimul rând, logistica şi susţinerea forţelor, în paralel cu modernizarea echipamentelor, au fost luate în considerare ca direcţii prioritare în acest an de austeritate. Am avut în vedere potenţialul logisticii de a genera plusvaloarea atât de necesară asigurării posibilităţilor reale de operare conform obiectivelor Forţelor Aeriene atât în prezent, cât şi în viitor. Dacă logistica se va canaliza în principal pe asigurarea unui nivel cât mai apropiat de necesităţi al mentenanţei, susţinerea forţelor şi modernizarea echipamentelor se vor înscrie pe linia unui efort deosebit de a răspunde într-o manieră cuantificabilă, măsurabilă, în raport cu angajamentele asumate. Urmărim proiecţia în viitor a acestor angajamente, în special prin iniţierea programelor de înzestrare strategică, în paralel cu derularea sau, după caz, finalizarea ori iniţierea unor programe majore de înzestrare – iar aici mă refer în mod deosebit la avionul multirol, la avionul de transport scurt-mediu curier, la radarul GAP FILLER şi la programul de securizare a obiectivelor militare. Din păcate, acest efort de prioritizare şi optimizare a alocării resurselor a trebuit să înceapă, încă o dată, cu demersuri de acoperire a restanţelor de plată aferente execuţiei bugetare pe anul trecut...

– Domnule general, aveţi în vedere reorganizarea şi redimensionarea structurilor de conducere din categoria noastră de forţe?

– Voi urmări, în primul rând, EFICIENTIZAREA tuturor activităţilor şi acţiunilor pe care Statul Major al Forţelor Aeriene le va desfăşura, cu accent pe participarea la operaţii alături de partenerii din NATO, UE şi coaliţie.

În mediul militar schimbarea, ca proces, este privită sub forma unei treceri de la un anumit status la altul. În concepţia mea, schimbările organizaţionale din SMFA trebuie privite ca procesul prin care se urmăreşte adaptarea organizaţiei la cerinţele misiunilor pe care le îndeplineşte. Acest obiectiv este realizabil prin transformarea parţială sau totală a proceselor interne şi a resurselor disponibile sau atrase, pe baza anticipării reacţiilor viitoare şi a gestionării legale şi eficiente a riscurilor potenţiale. În linii mari, reorganizarea şi redimensionarea structurilor Forţelor Aeriene au fost realizate de principiu, urmând a se continua optimizarea structurală pentru obţinerea eficienţei dorite şi a unui raport optim COSTURI/ BENEFICII.

Cred cu tărie că experienţa câştigată în acest domeniu ne va ajuta în realizarea echilibrului dintre capabilităţile noastre şi provocările la care trebuie să răspundem.

– Anul acesta este important pentru Forţele Aeriene având în vedere, în special, oportunitatea demarării procesului de achiziţie a avioanelor multirol. În ce stadiu ne aflăm, şi în ce măsură actualul context socio-economic va influenţa acest demers?

– Înlocuirea avionului de luptă MiG-21 LanceR cu noul avion multirol, pentru asigurarea apărării aeriene a României în cadrul sistemului integrat de apărare aeriană al NATO (NATINADS) conform angajamentelor asumate este, la momentul actual, prioritatea de grad zero a Forţelor Aeriene. Programul, de importanţă strategică, se află în etapa de fundamentare şi pregătire a achiziţiei, iar specialiştii noştri se implică total în activităţile specifice care se desfăşoară în cadrul unei echipe comune de lucru inter-departamentală şi inter-ministerială.

În ceea ce priveşte perspectiva realizării achiziţiei în termenele impuse de expirarea resursei actualelor aeronave de luptă, în contextul economic actual, nefavorabil atât pe plan intern, cât şi la nivel global, nu putem face abstracţie în ipotezele noastre de lucru de impactul factorilor economici conjuncturali asupra percepţiilor societăţii.

Însă, în ecuaţia achiziţiei avionului multirol pentru Forţele Aeriene, consider că nu trebuie să privim problema din perspectiva unor „dacă“ şi „când”, ci numai privind la imperativul „cum?”. De ce? Pentru că sunt cum nu se poate mai încrezător în capacitatea noastră, ca naţiune, atât la nivel individual cât şi prin factorii de putere aleşi democratic, de a nu pune la index interesele naţionale majore, în special în ceea ce priveşte apărarea naţională.

Contextul geostrategic actual, extraordinar de complex şi de dinamic, cu unele evoluţii greu de prevăzut, ne motivează să identificăm o cale fezabilă de materializare a achiziţiei pe care să o punem cu determinare şi perseverenţă în practică, pentru a fi în măsură să ne îndeplinim, în continuare, misiunea fundamentală conform raţiunii existenţei noastre ca şi categorie de forţă armată – apărarea spaţiului aerian naţional şi participarea la apărarea spaţiului aerian integrat NATO.

– Domnule general, sunteţi o persoană dinamică, directă, care aderă la ideea evidenţierii prin fapte şi mai puţin prin vorbe. Aveţi amabilitatea, vă rugăm, să enumeraţi câteva din trăsăturile de caracter care vă definesc personalitatea?

– Este dificil să vorbeşti despre propria persoană, dar o să încerc să vă răspund: PRINCIPIALITATE, CORECTITUDINE, PERSEVERENŢĂ. Sunt trei valori care au stat întodeauna la baza acţiunilor şi deciziilor mele, dar nu sunt singurele. De exemplu, consider că pentru un lider militar FERMITATEA este o trăsătură esenţială, iar LUCRUL ÎN ECHIPĂ este determinant în obţinerea succesului.

– De-a lungul carierei aţi fost pus în situaţia de a gestiona o serie de provocări profesionale, generate de procesul transformării sistemului militar. De fiecare dată aţi răspuns cu profesionalism şi responsabilitate. Numirea dumneavoastră la conducerea Forţelor Aeriene a iscat discuţii pro şi contra, nu numai în mediul militar... Vă consideraţi un deschizător de drumuri?

– De-a lungul carierei mele m-am aflat de mai multe ori în situaţia de a implementa concepte noi, de a realiza lucruri care nu aveau un background în sistemul nostru militar. Acestea sunt cu adevărat provocări, profesional vorbind, iar atmosfera de lucru care se creează în astfel de momente este extraordinară.

Privind numirea mea în funcţia de şef al Statului Major al Forţelor Aeriene, vreau să amintesc faptul că în cadrul categoriei noastre de forţe sunt reunite trei arme de bază: aviaţia, artileria şi rachetele sol-aer şi radiolocaţia. Pornind de la acest aspect, eu nu exclud ca în viitor, la conducerea Forţelor Aeriene să fie numit un lider şi din cadrul celorlalte arme din compunerea categoriei noastre de forţe.

Legat de discuţiile „pro şi contra”, consider că un lider bun este cel care face eforturi pentru a dobândi competenţe şi a le pune în practică. În acest sens, vă ofer o informaţie în premieră: de curând, am început cursurile teoretice de trecere pe avionul C-130 HERCULES, pe funcţia de navigator de bord. Cartea îmi place, sănătos sunt, legea îmi permite, asa că se rezolvă şi acest “mic detaliu”, cu o singură condiţie: să trec examenele...

Nu în ultimul rând, este vorba de eficienţă. În acest context, liderul eficace este cel care cunoaşte raţiunea de a fi a grupului sau a organizaţiei pe care o conduce şi care este conştient de obiectivele sale pe termen scurt, mediu şi lung, indiferent de arma din care provine.

– În afară de cele discutate, credeţi că ar mai fi ceva important de adăugat?

– Doresc acum, „la început de drum”, să-i asigur pe toţi camarazii mei de arme de tot respectul meu, de toată disponibilitatea şi angajarea mea şi a echipei pe care o conduc de a face treabă şi de a reda Forţelor Aeriene locul pe care îl merită, cu o singură condiţie: **NU PUTEM REUŞI DECÂT ÎMPREUNĂ!**

– Un gând de final pentru personalul din Forţele Aeriene?

– Vreau să transmit întregului personal din Forţele Aeriene că este nevoie de efortul fiecăruia dintre noi, indiferent de funcţie, pentru a ne îndeplini misiunile în cele mai bune condiţii. Contribuţia fiecăruia este importantă şi este necesară colegilor noştri pentru a asigura funcţionarea instituţiei în ansambu, fără premise şi evenimente deosebite.

Le doresc tutror colegilor mei multă sănătate, putere de muncă şi ***„CER SENIN”!***

– Vă mulţumesc pentru amabilitatea şi disponibilitatea acordării acestui interviu, domnule general!

Căpitan-comandor Ştefan POPA ■

General de flotilă aeriană
Virgil Ristea
Locțiitorul șefului Statului Major
al Forțelor Aeriene

Generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea s-a născut în orașul Ploiești, jud. Prahova, la data de 2 martie 1957. A intrat în armată în anul 1979, după absolvirea Școlii Militare de Ofițeri de Aviație de la Boboc, jud. Buzău. A îndeplinit diferite funcții în unități de aviație, în calitate de: pilot, pilot-șef și comandant de patrulă în cadrul unui regiment de aviație de vânătoare.

În perioada 1990–1992 a urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare. După terminarea studiilor a îndeplinit funcția de comandant patrulă aviație vânătoare, navigator și locțiitor al comandantului de escadrilă.

De asemenea, a îndeplinit funcția de comandant grup aviație vânătoare, comandant al Centrului de Trecere pe Avioane Supersonice, locțiitor și comandant al Bazei 95 Aeriană.

Are peste 2.000 ore de zbor pe șapte tipuri de avioane: ZLIN, L-29, L-39, MiG-15, MiG-21, MiG-21 LanceR, IAR-330. De asemenea, a evaluat în zbor avioane de tip MIRAGE și F-16C.

Din anul 2008 este doctorand în cadrul Universității Naționale de Apărare "CAROL I", în domeniul Științe Militare.

Începând cu luna februarie 2009, ocupă funcția actuală.

Generalul de flotilă aeriană este căsătorit și are doi fii și o fiică.

Studii:

• Curs pentru securitate națională – Israel, 2008;
• Curs pentru comandanți de comandamente aeriene de forțe întrunite (JFAC) – Franța, 2008;
• Curs intensiv de învățare a limbii engleze – intermediar la Universitatea Națională de Apărare, 2008;
• Curs de nivel înalt (curs postuniversitar de perfecționare în specializarea securitate și bună guvernare) la Colegiul Național de Apărare, 2007;
• Curs de limba engleză, Canada, 2004;
• Curs de comunicare și relații publice, 2002;
• Curs postuniversitar de perfecționare în conducere strategică, Colegiul Superior de Stat Major, 2002;
• Curs de capacitate, Colegiul de Comandă și Stat Major, 1999;
• Curs comandanți patrulă și formare instructori de zbor, 1986;
• Academia de Înalte Studii Militare, Facultatea de Aviație, Apărare Antiaeriană și Marină, 1992;
• Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu", specialitatea naviganți, 1979.

Funcții îndeplinite:

• din 26.02.2009 – Locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene;
• 2007–2009 – Șef Instrucție și Doctrină în Statul Major al Forțelor Aeriene;
• 2004–2007 – Comandant al Bazei 95 Aeriană;
• 28.07.2001–01.07.2004 – Comandant al Centrului 95 Trecere pe Avioane Supersonice;
• 01.05.–28.07.2001 – Locțiitor al comandantului la Centrul 95 Trecere pe Avioane Supersonice;
• 1999–2001 – Comandant al Grupului 94 Aviație Vânătoare;
• 1995–1999 – Ofițer 1 (navigator-șef) în Biroul Inspectori Zbor, ofițer 1 (instructor zbor) în Biroul Aviație și ofițer 1 cu operațiile speciale la Corpul 1 Aviație și Apărare Antiaeriană;
• 1992–1995 – Comandant de patrulă și locțiitor al comandantului pentru zbor (și navigator) la Regimentul 91 Aviație Vânătoare;
• 1980–1990 – Pilot, pilot-șef și comandant de patrulă la Regimentul 91 Aviație Vânătoare;
• 1979–1980 – Pilot, stat anexă la Centrul de Instrucție pentru Aviație.

Experiență militară:

• Chasseur Accompli 2007, exercițiu bilateral româno-francez;
• Autumn Flag 2006, exercițiu bilateral româno-italian;
• Chasseur Accompli 2006;
• Conducere – participare la misiunile de căutare-salvare și evacuare a persoanelor afectate de calamitățile naturale din vara anului 2005, în zona Moldovei;
• Sarex – 2005;
• Holland – 2001, exercițiu bilateral;
• Mihail Kogălniceanu – "Team Dacia 2000";
• Turcia – "Cooperative Key '99";
• Bulgaria – "Cooperative Partner '98";
• Aviano, Italia – zbor în echipaje mixte cu F-16, 1998;
• Reims, Franța – "Volfac '98";
• Slovacia – "Cooperative Chance '98";
• Le Bourget, Franța – demonstrație aeriană cu MiG-21 LanceR, 1997;
• Kecschemet, Ungaria – demonstrație aeriană cu MiG-21 LanceR, 1997.

Datele de înaintare în grad:

• 2006 – General de flotilă aeriană;
• 1999 – Comandor;
• 1995 – Căpitan-comandor;
• 1991 – Locotenent-comandor;
• 1986 – Căpitan;
• 1982 – Locotenent-major;
• 1979 – Locotenent.

Decorații și titluri:

• Ordinul "Virtutea Aeronautică" în grad de Cavaler, 2008;
• Emblema de Onoare a Statului Major General, 2007;
• "Cetățean de onoare" al orașului Comănești, 2005;
• Ordinul Național "Serviciul Credincios" în grad de Cavaler, 2004;
• Semn Onorific "În Serviciul Patriei" pentru 25 de ani, 2004;
• Ordinul "Meritul Militar" clasa a 2-a, 1999;
• Ordinul "Meritul Militar" clasa a 3-a, 1995;
• Medalia "Meritul Militar" clasa a 2-a, 1985.

Activitate științifică și publicistică:

• Șeful colectivului de completare-modificare a F.A.Av.-1 – Regulamentul pentru zbor al Aviației Militare;
• Șeful colectivului de completare-modificare a F.A.Av.-7 – Manualul instrucției în zbor;
• Șeful colectivului de completare-modificare a F.A.-12 – Glosarul Forțelor Aeriene.

În curs de editare:

• Curs pentru luptă în zbor – MiG-21 LanceR.

• Participare la simpozionul "AIR FORCES AND EUROPE: UPCOMING CHALLENGES", European Partnership of Airforce Associations, octombrie 2008 – "Quels challenges politiques, humaines et culturels?";
• Participare la simpozionul "Strategii XXI – Stabilitate și Securitate Regională", organizat de Universitatea Națională de Apărare "Carol I" – aprilie 2009.

Comandor dr. Alexandru-Petru Gălușcă
Șeful Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Aeriene

Comandorul dr. Alexandru-Petru Gălușcă s-a născut în orașul Brad, județul Hunedoara la data de 16 ianuarie 1958. După absolvirea Liceului Militar "Ștefan cel Mare" din Câmpulung Moldovenesc a urmat cursurile Școlii Militare de Ofițeri Activi de Aviație "Aurel Vlaicu" de la Boboc, județul Buzău. A îndeplinit funcții de pilot, pilot-șef și comandant de patrulă în unități de aviație.

A urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare, pe care a absolvit-o în anul 1986.

Din luna martie 2009 ocupă funcția actuală.

Comandorul dr. Alexandru-Petru Gălușcă este căsătorit și are doi copii.

Studii (selectiv):

• Doctorat în Științe militare și economice, 1995–2000;

• Academia de Studii Economice, Facultatea de Cibernetică, București, 1986;

• Academia de Înalte Studii Militare, Facultatea de Aviație și Apărare Antiaeriană, București, 1986;

• Curs de comandanți de patrulă, Centrul de perfecționare a pregătirii cadrelor din aviație, Bacău, Statul Major al Forțelor Aeriene, 1980;

• Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu", Boboc, 1979.

Funcții îndeplinite (selectiv):

• din 28.02.2009 – Șeful modulului Doctrină și Instrucție din Statul Major al Forțelor Aeriene;

• 2008–2009 – Comandant Centrul național militar de comandă, Statul Major General;

• 2005–2008 – Locțiitor comandant Centrul operațional de conducere militară/ Centrul național militar de comandă, Statul Major General;

• 2003–2005 – Atașat al apărării aero și naval al României la Beijing, Republica Populară Chineză;

• 1997–1998 – Șeful Suportului Aerian și Operativ al Misiunii de Observare ONU dintre Irak și Kuwait – UNIKOM;

• 1991–1992 – Comandant de unitate de elicoptere, Tecuci, Statul Major al Forțelor Aeriene;

• 1986–1987 – Comandant de escadrilă, Caransebeș, Statul Major al Forțelor Aeriene;

• 1979–1984 – Pilot, pilot-șef, comandant de patrulă în unități operative ale Statului Major al Forțelor Aeriene.

Datele de înaintare în grad:

• 2000 – Comandor;

• 1995 – Căpitan-comandor;

• 1990 – Locotenent-comandor;

• 1985 – Căpitan;

• 1982 – Locotenent-major;

• 1979 – Locotenent..

Colonel conf. univ. dr. Mihai Silviu Popescu
Șeful Resurselor din Statul Major al Forțelor Aeriene

Colonelul conf. univ. dr. Mihai Silviu Popescu s-a născut în municipiul București la data de 22 septembrie 1956. După absolvirea Liceului Militar "Dimitrie Cantemir" din Breaza, a urmat cursurile Școlii Militare de Ofițeri Activi de Geniu, din Râmnicu Vâlcea, apoi Academia de Înalte Studii Militare din București. A îndeplinit, de-a lungul carierei, mai multe funcții pe linia planificării și înzestrării.

Din 18 februarie 2009 ocupă funcția actuală.

Colonelul conf. univ. dr. Mihai Silviu Popescu este căsătorit și are doi copii.

Studii:

• Universitatea Națională de Apărare/Curs intensiv de limba engleză, București, 2006;

• Defense Institute/Cursul de management pe linia achizițiilor, SUA, 2005;

• Universitatea Națională de Apărare/Doctor în științe militare, București, 2003;

• Academia de Înalte Studii Militare/Curs postuniversitar de perfecționare în conducerea M.U. operative, București, 1999;

• NATO SCHOOL (SHAPE)/Cursul de management al resurselor, Oberammegau, Germania, 1997;

• Școala de Aplicație pentru Logistică/Curs de perfecționare în domeniul financiar), București, 1995;

• Academia de Înalte Studii Militare, București, 1993;

• Școala Militară de Ofițeri Activi, Râmnicu Vâlcea, 1979;

• Liceul Militar "Dimitrie Cantemir", Breaza, 1976.

Funcții îndeplinite:

• din 18.02.2009 – Șef al Resurselor Umane în Statului Major al Forțelor Aeriene;

• 2007–2009 – Locțiitor-șef la Direcția Structuri și Planificarea Înzestrării;

• 2006–2007 – Șef Secție Elaborare, Coordonare și Monitorizare Programe/ Statul Major General;

• 1998–2006 – Șef Secție Planificare în Statul Major al Forțelor Aeriene;

• 1996–1998 – Șef Birou Planificare în Statul Major al Forțelor Aeriene;

• 1994–1996 – Ofițer specialist în cadrul Direcției Audit Intern;

• 1993–1994 – Ofițer specialist în Secția Organizare și Mobilizare Personal în Statul Major al Forțelor Aeriene;

• 1991–1993 – Cursant în Academia de Înalte Studii Militare;

• 1983–1991 – Șef geniu Brigada 1 Rachete Antiaeriene;

• 1979–1983 – Comandant subunitate.

Datele de înaintare în grad:

• 1999 – Colonel;

• 1995 – Locotenent-colonel;

• 1990 – Maior;

• 1988 – Căpitan;

• 1983 – Locotenent-major;

• 1979 – Locotenent.

TINERI SUB S'CUT

Sâmbătă, 28 februarie 2009, Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu" – Boboc a organizat ceremonialul de depunere a Jurământului Militar cu cei 143 de soldaţi gradaţi voluntari aflaţi la Programul de Instruire, seria 05.01 – 24.04.2009.

La festivitate au participat şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, domnul **general-maior dr. Ion-Aurel Stanciu**, locţiitorul şefului Direcţiei Planificare Strategică, domnul **comandor dr. Ion Dumitraşcu** şi oficialităţi civile din garnizoana Buzău.

Adresându-se tinerilor aspiranţi la o carieră militară, pentru prima dată în calitate de lider al Forţelor Aeriene, generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu a subliniat în discursul său importanţa rolului şi statutului unui soldat gradat voluntar al Forţelor Aeriene remarcând, totodată, posibilităţile de dezvoltare profesională de care dispune un tânăr ce alege să slujească în categoria noastră de forţe.

„Perioada pe care urmează să o petreceţi în Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene, acum şi în etapele următoare ale instruirii ca soldaţi şi gradaţi voluntari, şi foarte posibil, ulterior, ca subofiţeri, va marca, în mod profund, formarea şi dezvoltarea profesională a dumneavoastră şi atingerea unor noi standarde de calitate necesare îndeplinirii misiunilor viitoare.

Aveţi datoria de a vă perfecţiona deprinderile şi însuşi cunoştinţele la tehnica şi echipamentele de luptă pe care le veţi exploata, respectiv pentru funcţiile în care veţi fi încadraţi, pentru îndeplinirea misiunilor încredinţate şi de a acţiona cu succes în teatrele de operaţii militare, împreună cu partenerii noştri de Alianţă, acolo unde împrejurările o vor cere.

Vă cer să nu uitaţi niciodată că faceţi parte din armele de elită ale oştirii, că pregătirea la cel mai înalt nivel, pe care o veţi primi în această instituţie, vă va da dreptul să speraţi la mai mult, că sunteţi chemaţi să participaţi activ la îndeplinirea profesionistă şi responsabilă a misiunilor încredinţate.

Doresc să vă asigur că faptele şi performanţele dumneavoastră, ale tinerilor soldaţi şi gradaţi voluntari din Forţele Aeriene sunt şi vor fi apreciate la adevărata lor valoare.

Nu vă ascund faptul că din acest moment, pentru voi, noua serie de soldaţi şi gradaţi voluntari, începe confruntarea cu viaţa militară, cu provocările acesteia, cu necunoscutul, cu rigorile, luptele şi jocurile ei".

extras din mesajul şefului SMFA, general-maior dr. Ion-Aurel Stanciu

COMUNICAŢIILE ŞI INFORMATICA ÎN FORŢELE AERIENE

Necesitatea integrării sistemului de comandă-control aerian naţional în cel NATO a impus proiectarea noului sistem de comunicaţii în Forţele Aeriene Române ca parte a programului SCCAN. Investiţia a început în 2005, având ca model arhitectura tehnică, de reţea, a sistemului de comandă-control aerian al NATO (Air Command Control System – ACCS) şi a fost finalizat, din punct de vedere contractual, în luna septembrie a anului 2008. La această dată, sistemul se află în faza de testare operaţională şi de implementare a măsurilor INFOSEC, urmând ca acesta să fie complet operaţional la finele anului 2009.

Din punct de vedere al existenţei tehnicii de comunicaţii conform statelor de organizare, o problemă deosebită este cea a **mijloacelor dislocabile,** a celor **INFOSEC** şi a celor destinate procesului de instrucţie, care nu au fost asigurate în anii anteriori datorită lipsei de fonduri, acestea fiind **prevăzute a fi achiziţionate după anul 2009**.

Pentru viitor, în vederea eficientizării activităţilor de achiziţie şi asigurarea interoperabilităţii cu sistemul NATO, este necesară îmbunătăţirea cadrului legal actual, prin reglementarea procedurilor de achiziţie, care să răspundă cerinţelor specifice din domeniul militar la pace, criză, război, situaţii deosebite – urgenţe, utilizarea organismelor NATO-NC3A (NATO Consulting, Command and Control Agency), NACMA (NATO Air Command and Control System Management Agency), NPC (NATO Programming Centre) etc.

Colonel Liviu NICHIFOR ■

SIGURANŢA ZBORULUI

Comandor Nicolae GRIGORIE ■

În pregătirea reluării activităţii de zbor pe anul 2009, s-au desfăşurat convocări metodice şi de securitate a zborului cu instructorii şi cadrele de conducere din bazele aeriene.

Pe parcursul acţiunii menţionate au fost serios analizate toate evenimentele de zbor, cauzele care le-au generat şi măsurile ce se impun pentru eliminarea acestora, pentru ca în anul de instrucţie 2009 să fie redus la minim nivelul ratei de producere. În anul 2008, de pildă, s-au produs 12 evenimente de aviaţie, rata de producere înregistrând valoarea de 8.06 la 10.000 ore de zbor.

S-a pus accent pe contribuţia responsabilă a întregului personal care desfăşoară activităţi aeronautice, în vederea realizării misiunilor de zbor în deplină securitate.

Bine documentată, analiza nivelului de securitate a zborului în anul de instrucţie 2008, realizată de Secţia Securitate Zbor din Statul Major al Forţelor Aeriene, a reprezentat o bună bază de dezbateri, de rezolvare a cerinţelor noi, intervenite în etapa post aderare NATO, spre deosebire de cele din perioada preaderare, în condiţiile în care au crescut exigenţele, complexitatea misiunilor determinând un alt mod de pregătire, de abordare, de analiză a zborului.

Fiecare factor favorizant în producerea evenimentelor de aviaţie a fost discutat prin prisma celor mai recente exemple, s-au folosit studii întocmite de personal calificat. Cu ponderea cea mai mare în producerea evenimentelor de aviaţie a fost identificat factorul tehnic, pe fondul îmbătrânirii tehnicii de luptă aflate în înzestrare şi apariţiei defecţiunilor atipice. O asemenea întreprindere, efectuată chiar de personalul secţiei, vizează factorii de mediu natural şi influenţa lor asupra securităţii zborului, în care au fost analizate principalele provocări pe care le reprezintă condiţiile meteorologice, prezenţa în zonă a păsărilor, calitatea asigurării meteorologice etc. Alte studii, elaborate de psihologi de renume din medicina aeronautică, au evidenţiat influenţa stresului asupra siguranţei zborurilor.

De remarcat că toate aceste acţiuni premergătoare demarării activităţii de zbor au antrenat, pe lângă personalul aeronavigant, ofiţeri de stat major, ingineri, tehnicieni, navigatori, meteorologi, medici, psihologi, fiecare aducând plusul său de experienţă şi ştiinţă la cauza securităţii zborului.

Reamintim că Statul Major al Forţelor Aeriene, fiind autoritate aeronautică şi pentru unităţile speciale din Ministerul Administraţiei şi Internelor şi Serviciului Român de Informaţii, transmit acestora, de fiecare dată, documentaţii asupra evenimentelor petrecute în aviaţia noastră militară şi a altor state, studii în sprijinul stăpânirii şi utilizării eficiente a resurselor.

Învestire în funcţie la Baza 95 Aeriană

Comandorul Cătălin Băhneanu a fost învestit, în data de 27 februarie 2009, în funcţia de comandant al Bazei 95 Aeriană Bacău "Erou cpt. av. Alexandru Şerbănescu". La eveniment a participat **generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea**, locţiitorul şefului SMFA şi, totodată, comandant al bazei băcăuane în perioada 2004-2007.

Comandorul Cătălin Băhneanu, în vârstă de 41 de ani, este căsătorit, are o fiică, iar experienţa celor peste 1.100 de ore de zbor acumulate la manşa avioanelor (IAK 52, L-39 şi MiG 21 LanceR) îl recomandă pentru această funcţie.

Vizibil emoţionat, comandorul Băhneanu a declarat că are deja planuri legate de conducerea unităţii, dar acestea depind de implicarea tuturor: **"**Dacă nu am avea planuri e ca şi cum nu am exista. Normal că ne-am făcut planuri, dar acestea nu pot fi îndeplinite fără ajutorul celor din bază, fără ajutorul dumneavoastră, al administraţiei locale. Trebuie să colaborăm toţi**"**.

MODERNIZARE C-130

***Căpitan-comandor Marin GHEORGHIU* ■**

Întâlnirea de lucru între delegaţia USAF şi a firmei Alabama Aircraft Industries cu delegaţia română din Statul Major al Forţelor Aeriene şi Baza 90 Transport Aerian (16–20 februarie), a avut ca scop evaluarea obiectivelor din cadrul programului de modernizare a aeronavelor C-130 B/H.

Pe timpul activităţii, domnul Stewen Oliver, inginer de structură din cadrul WR-ALC (Warner Robins AFB-Air Logistic Center), a prezentat, în cadrul unui briefing, modalitatea de trecere de la programul şi procedurile de întreţinere SMP 515-C-112 al firmei Lockheed Martin, după care sunt exploatate în prezent aeronavele C-130B/H din dotarea Forţelor Aeriene la programul şi procedurile de întreţinere 1C-130A-6, ale USAF (adoptat de forţele aeriene aliate), bazat pe cicluri de reparaţii majore de tip DEPOT (PDM) la 5 ani şi inspecţii nedistructive anuale, conversie ce va permite operarea continuă a avionului, după stare, între două reparaţii majore de tip DEPOT.

Aşadar, în urma vizitei de evaluare în vederea introducerii în modernizare a aeronavei C-130B precum şi posibilitatea transformării acesteia într-un simulator pentru antrenamentul personalului de specialitate C-130 la sol, au fost planificate mai multe activităţi printre care executarea zborului de transport al avionului C-130B şi introducerea în modernizare, livrarea din modernizare a acestuia, estimat în luna aprilie 2010 şi înaintarea de către USAF, până pe data de 27 februarie 2009 a raportului de evaluare al aeronavei C-130B.

Parteneriat Hawk

***Locotenent-colonel ing. Dan PĂCURARU* ■**

Cea de a doua reuniune pe 2008 a Comitetului Parteneriatului Sistemului de Armă HAWK (**HWSPC**– *HAWK Weapon System Partnership Committee*) s-a desfăşurat în localitatea Rueil Malnmaison, Franţa, în perioada 25–27.11.2008, România fiind reprezentată pentru a şaptea oară la o astfel de reuniune, în calitate de membru observator.

La reuniune au participat delegaţii din cinci state (Franţa, Grecia, Danemarca, Suedia şi România), precum şi reprezentanţi ai **NAMSA, NHMO** (*NATO HAWK Management Office*) şi **US AMCOM** (*U.S. Army and Missile Command)*.

Evenimentul a fost structurat pe două module, unul destinat caracteristicilor tehnice, de stabilire a unor principii comune de abordare, de relevare a sumelor necesare şi a documentaţiilor aferente şi cel de-al doilea, bazat pe aprofundarea sprijinului logistic necesar implementării echipamentelor Hawk.

Participarea la această activitate s-a dovedit foarte utilă, fiind obţinută prelungirea statutului de observator al României în cadrul HWSPC, până la 31.12.2009. Aceasta va permite participarea delegaţiei române la reuniunile HWSPC din anul 2009, creându-se astfel oportunitatea colectării de informaţii suplimentare, privind dinamica portofoliului de clienţi, respectiv iniţiativele şi deciziile ce se iau în cadrul parteneriatului.

UN ZBOR ISTORIC

Căpitan Mircea BARAC ■

Interviu cu **sublocotenent Simona Anca Maierean**, prima femeie pilot din România care a zburat un avion supersonic

Vineri, 13 martie 2009, pe pista Bazei 95 Aeriană Bacău a primit botezul zborului supersonic prima femeie din istoria aviației române care a pilotat un avion cu o viteză mai mare decât a sunetului.

Născută în zona Bucovinei, mai exact în comuna Comănești, județul Suceava, la data de 17 aprilie 1984, Simona Anca Maierean și-a transformat visul în realitate, devenind pilot de avion supersonic.

În prezența unei asistențe numeroase, formată din personalul bazei, din prieteni, rude, oficialități și... multă presă, Simona a trăit primele 11 minute în calitate de viitor pilot de vânătoare. Din cabina a doua a MiG-ului 21 LanceR, i-au fost urmărite îndeaproape toate mișcările și reacțiile de către instructorul de zbor, **căpitan-comandorul Ion David.** La aterizare, a fost felicitată de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **general-maior dr. Ion-Aurel Stanciu**.

Absolventă a Academiei Forțelor Aeriene "Henri Coandă" în anul 2007, Simona a mai zburat avioanele IAK-52 și IAR-99 STANDARD.

Predarea aeronavei, după zbor

Ai zburat pentru prima dată un avion supersonic. Ți-ai îndeplinit un vis și ai intrat, totodată, în istoria aviației române.

Sublocotenent Simona Anca Maierean împreună cu instructorul, căpitan-comandor Ion David

Te simți împlinită profesional în urma acestui zbor?

Nu, în nici un caz nu se poate spune că m-am împlinit din punct de vedere profesional. Am parcurs o etapă importantă a pregătirii unui pilot, am ajuns la un anumit nivel, dar greul abia de acum începe. Mai am mult de muncă, de învățat, de acumulat experiență în zbor dar, important este că începutul a fost făcut. Cât despre intratul în istorie, acest fapt se datorează exclusiv conjuncturii, norocului, altor factori. Nu-mi propusesem un asemenea obiectiv, dar dacă tot s-a întâmplat, nu pot decât să mă bucur. De altfel, până am fost admisă la Academia Forțelor Aeriene nu mai zburasem niciodată.

Cât înseamnă muncă, cât talent și cât noroc în meseria de pilot?

În aviație avem o vorbă: când ți se termină sacul cu noroc, trebuie să ai grijă să-ți fie plin sacul cu experiență. Dincolo de glumă, norocul este binevenit oricând, dar din păcate nu depinde de tine, rămâne la latitudinea hazardului. Talentul este important, ca în orice meserie, dacă vrei să faci performanță. Însă munca, învățătura și sacrificiul sunt reperele de bază ale acestei meserii. De fiecare dată când schimbi o categorie de aeronavă apar noi emoții, noi responsabilități. Trebuie să te pregătești mai mult.

Sacrificii. Ce sacrificii face o fată pentru a deveni pilot?

Multe sacrificii. O dată ce ai ales această meserie, timpul tău nu mai este al tău, este, al aviației, în mare măsură. Am ales o academie militară, sacrificând o viață de student în înțelesul larg al acestui concept. Într-o Academie Militară există reguli, norme și un program impus de respectat, care nu se regăsesc în învățământul civil. De exemplu, vara, în loc de șrand mergeam în tabere de instrucție. Zborul era partea plăcută a acelor tabere. În primii ani aș fi măturat tot aerodromul pentru o oră de zbor.

Vorbind despre timpul dedicat carierei de pilot militar, crezi că acest aspect va avea repercusiuni în ceea ce privește întemeierea unei familii?

Cred că dacă vorbim de familie trebuie să existe

Liderul Forţelor Aeriene, general-maior dr. Ion-Aurel Stanciu, o felicită pe sublocotenent Simona Anca Maierean, după efectuarea zborului

Istoricul piloţilor femei din Forţele Aeriene Române

Primele fete pilot militar au absolvit Institutul Militar de Aviaţie în anul 1989. Atunci 19 fete au devenit pilot pe elicopter. În prezent mai activează în cadrul Ministerului Apărării Naţionale două dintre ele: **căpitan-comandor Liliana Tănase** şi **căpitan-comandor Liliana Toader.** A fost singura promoţie de fete care au devenit pilot militar până în anul 1990.

După anul 1990:

– în promoţia 2006 a Academiei Forţelor Aeriene au absolvit două fete: **Ciocan** (în prezent **Udrescu**) **Nicoleta** care zboară pe IAR-99 la Boboc şi **Ciubotaru** (în prezent **Cramăr**) **Alexandra** care zboară elicopterul IAR-330 la Otopeni;

– în promoţia 2007, alături de Maierean Simona, a absolvit şi **Guiţă Lavinia** care în prezent zboară aeronava An-2 la Boboc.

o limită între timpul dedicat carierei şi cel dedicat familiei. Important este să găseşti acel echilibru necesar, care să nu afecteze în mod dramatic nici unul dintre aceste universuri. Sigur, este nevoie de înţelegere din partea familiei, de susţinere, de încurajare uneori. M-am bucurat de aceste lucruri din partea părinţilor şi a fratelui meu. Sigur că mă voi căsători, voi avea copii, o familie normală. Am convingerea că voi găsi înţelegerea necesară şi la viitorul soţ.

Există oameni care ţi-au marcat evoluţia devenirii ca pilot?

Fără îndoială, toţi instructorii de zbor pe care i-am avut. Instructorul este cel care te învaţă zborul. Este omul căruia, în timp, îi datorezi cel mai mult din ceea ce devii ca profesionist. Niciodată nu uiţi vocea care acolo, în înaltul cerului, îţi ghidează calm, din cabina a doua, toate mişcările. Instructorul este cel care îţi oferă încredere în forţele proprii, el te ajută să-ţi înfrângi temerile şi să-ţi depăşeşti limitele. Aş putea spune că între instructor şi "bobocul" pilot se creează, în timp, o legătură aproape paternă.

A fost vreun moment în care ai simţit că ai ales greşit meseria, că ai vrea să renunţi, să faci altceva?

Nu am avut şi nu am nici o îndoială că am făcut alegerea corectă din acest punct de vedere. Dar au fost, într-adevăr, momente în care m-am simţit sufocată de sistem, de reguli, de restricţii. Mă gândeam că aş fi putut deveni pilot civil, să zbor avioane de linie, în loc să-mi fac griji pentru câte ore de zbor o să mai acumulez anul ăsta, sau anul viitor. Însă aceste gânduri sunt pasagere. O dată ce urci în carlinga avionului uiţi de aceste gânduri, rămân doar amintirile frumoase, amintirile orelor de zbor.

Ai colege care au ales să devină instructori sau să zboare elicopterul. Ai ales supersonicul, riscând să zbori mai puţin decât colegele tale. De ce?

Asta a fost ce mi-am dorit cu adevărat, să zbor supersonicul. Nu avion de transport, nu elicopter. Sigur, mi-am asumat riscul timpurilor actuale, în care este posibil să zbor mai puţin, dar îmi urmez visul. A fost un risc asumat şi nu regret nici o clipă. Azi am efectuat primul zbor şi pot spune că sunt fericită pentru alegerea făcută. Este un pas important pentru mine şi sper ca în viitor să devin un pilot de vânătoare de excepţie.

Lumea nu este obişnuită, în general, cu conceptul de femei pilot, cu atât mai puţin de femei pilot de vânătoare. Ai întâmpinat greutăţi în încercarea de a te impune într-un astfel de mediu?

Glume se fac tot timpul, dar nu cu răutate, nici cu invidie. Sunt glume ca între colegi. Reacţiile sunt aproape întotdeauna ca şi cele de azi: uimire, respect, admiraţie. Toţi suntem predispuşi la prejudecăţi, dar dacă doreşti să schimbi părerea cuiva, acest lucru îl poţi realiza doar prin profesionalism. De zburat zburăm toţi la fel, nu pot să merg eu la ofiţerul cu planificarea zborurilor şi să spun că vreau mai mult, sau să zbor prima pentru că sunt fată. Motivaţia e personală. Faptul că eşti fată nu reprezintă un handicap.

Cum îţi place să-ţi petreci timpul liber în afara aerodromului?

Iubesc natura, îmi plac foarte mult drumeţiile. Când am timp liber şi vremea permite, merg cu cortul pe munte.

Mulţumesc frumos! Felicitări şi mult succes în continuare!

Întâlnire informală

În periplul său de documentare şi informare asupra activităţii şi realităţii din structurile subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene, liderul categoriei noastre de forţe, **generalul-maior dr. Ioan-Aurel Stanciu,** a avut o întâlnire informală, în data de 12 martie, cu piloţii Bazei 95 Aeriană de la Bacău.

În dialogul său cu piloţii, şeful SMFA a abordat o atitudine proactivă, încercând să identifice şi să ofere soluţii pentru principalele probleme cu care se confruntă personalul.

"Avem în vedere, cu prioritate, asigurarea funcţionalităţii sistemului de generare-regenerare a piloţilor operaţionali. În acest scop, încercăm să găsim soluţii pentru a stopa migrarea personalului navigant către alte structuri sau instituţii, prin oferirea unei motivaţii corespunzătoare atât financiar, cât şi profesional. Concret, urmărim să asigurăm executarea a cel puţin unui zbor de antrenament pe săptămână, pentru fiecare pilot. Însă, pentru realizarea unui astfel de deziderat trebuie să identificăm disfuncţionalităţile actuale ale sistemului şi să devenim parte a soluţiei, prin tot ceea ce întreprindem", a fost mesajul liderului Forţelor Aeriene pentru piloţii băcăuani.

Forțele Aeriene Române – reperele anului 2008

Căpitan-comandor Gheorghe POPOVICI ■

Misiunea principală a Statului Major al Forțelor Aeriene constă în generarea, întrebuințarea și regenerarea forțelor, în scopul apărării spațiului aerian al României și a celui comun al țărilor NATO, sprijinului acțiunilor celorlalte categorii de forțe ale Armatei și îndeplinirii angajamentelor internaționale asumate.

În decursul anului 2008, Forțele Aeriene Române au continuat procesul de integrare în structurile euro-atlantice, atât la nivelul implementării doctrinelor, procedurilor și standardelor NATO, cât și la nivelul modernizării, operaționalizării și înzestrării structurilor Statului Major al Forțelor Aeriene. În acest context, Forțele Aeriene Române au participat cu personal și tehnică militară la misiuni internaționale de apărare colectivă, exerciții bi- și multilaterale, operațiuni de căutare-salvare și evacuare medicală,

Aprecieri generale

precum și de ajutorare a populației sinistrate ca urmare a calamităților naturale.

Pentru realizarea acestor deziderate, Statul Major al Forțelor Aeriene a coordonat activitatea de operaționalizare a structurilor, pe baza unor obiective operaționale în cadrul cărora eforturile umane, financiare și materiale au fost focalizate pe următoarele priorități: managementul resurselor umane, logistica și susținerea forțelor, operaționalizarea pachetelor de forțe, perfecționarea instruirii personalului, instrucția colectivă, sprijinul cu forțe la misiunile sub comandă NATO/UE.

La nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene, un obiectiv îndeplinit în anul 2008 a fost continuarea reformei structurale în domeniul resurselor umane. Aceasta presupune realizarea unui efectiv de personal care să acopere toate funcțiile necesare în Forțele Aeriene, asigurarea cu personal a detașamentelor participante în teatrele de operații, încadrarea în totalitate a funcțiilor repartizate în cadrul Comandamentului NATO și coordonarea profesionalizării Forțelor Aeriene.

Instrucția și exercițiile

În domeniul instrucției, accentul s-a pus pe instruirea în zbor. Astfel, în cursul anului 2008, a crescut ponderea exercițiilor de instruire în condiții complexe: zbor pe timp de noapte, în condiții meteo dificile, trageri cu bombe reale, lansări de rachete reale etc. S-a vizat continuarea operaționalizării pachetelor de forțe și realizarea condițiilor necesare pentru a permite Forțelor Aeriene participarea la apărarea țării și la îndeplinirea angajamentelor asumate de România față de NATO, UE, organizații regionale și coaliții. Forțele Aeriene au continuat procesul de instrucție în vederea îndeplinirii Obiectivelor Forței și a executării misiunilor ce le revin.

Nivelul siguranței aeronautice este cel mai relevant indicator al calității activității de instrucție în zbor. El reflectă în evenimente, situații statistice, evaluări, interpretări și măsuri corective valoarea concepțiilor de instruire, cantitatea, calitatea și dinamica alocării resurselor, profesionalismul și modul de întrebuințare a resurselor umane, starea tehnicii și a infrastructurii, operaționalizarea pachetelor de forțe, starea moralului și calitatea actului decizional.

În anul 2008, în Forțele Aeriene Române, nu s-au produs accidente sau catastrofe. Numărul mic de evenimente se datorează, în principal, responsabilizării și nivelului de pregătire al personalului aeronautic pentru îndeplinirea obiectivelor.

Instrucția artileriei și a rachetelor sol-aer a vizat, pe de o parte, menținerea capacității operaționale de îndeplinire a misiunilor specifice de către structurile înzestrate cu sisteme de rachete sol-aer VOLHOV și de artilerie, iar pe de altă parte, continuarea procesului de instrucție a forțelor în cadrul batalionului HAWK, prin desfășurarea acestuia la nivel echipaj/pluton.

În structurile de radiolocație, instrucția s-a concentrat pe realizarea nivelului de performanță necesar supravegherii spațiului aerian național și integrării supravegherii aeriene a României în sistemul de apărare aeriană a NATO (NATINADS).

Instrucția personalului din structurile de radiolocație a avut caracter practic-aplicativ, s-a desfășurat pe timpul executării Serviciului de Luptă Poliție Aeriană, acest lucru fiind determinat de specificul structurilor de radiolocație, de a se afla permanent în secvența de întrebuințare a forțelor din cadrul ciclului de generare și întrebuințare a forțelor.

În ceea ce privește instrucția în comun cu alte categorii de forțe sau structuri, aceasta s-a desfășurat în baza planurilor de instrucție în comun și a avut ca scop principal transportul și parașutarea personalului, inserții și extracții din câmpul de luptă, îmbarcări, debarcări, recuperări, misiuni SAR și MEDEVAC, marcarea inamicului aerian pentru antrenarea echipajelor Forțelor Navale și Terestre.

S-au executat misiuni de sprijin în folosul: Direcției Topografice Militare – 9 misiuni aerofotogrammetrice în limita a aproximativ 48 ore de zbor; Forțelor Navale – 21 activități în limita a 80 ore de zbor; Forțelor Terestre – 111 activități în limita a peste 630 ore de zbor.

Instrucția soldaților gradați voluntari (sgv) din Forțele Aeriene în anul 2008 a fost organizată și desfășurată, în cadrul Școlii de Aplicație pentru

Forţele Aeriene, în două serii în care au fost instruiţi 328 de soldaţi voluntari, precum şi printr-un curs avansat de instruire pentru gradaţii voluntari.

Operaţionalizarea şi evaluarea forţelor

Operaţionalizarea entităţilor structurale destinate NATO/UE din Forţele Aeriene constituie un obiectiv fundamental al categoriei noastre de forţe.

Corespunzător acestui obiectiv, entităţile structurale destinate NATO/UE din Forţele Aeriene au parcurs în mod gradual etapele realizării capabilităţilor operaţionale esenţiale. Obiectivul operaţionalizării I-a reprezentat şi îl reprezintă realizarea, până la termenele de operaţionalizare stabilite, a unor entităţi structurale cu un nivel optim de încadrare, înzestrare şi instruire, interoperabile, sustenabile şi dislocabile, în măsură să execute misiuni NATO/UE. Acesta se realizează prin acţiunile şi măsurile incluse în planurile de operaţionalizare de la nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Menţionăm faptul că România este singurul stat, dintre cele 10 care au aderat la NATO în ultimele două etape de lărgire, ce îşi asigură rotirea trupelor în teatrele de operaţii prin capabilităţile aeriene naţionale proprii.

În cadrul NRF (NATO Response Force)-10, Statul Major al Forţelor Aeriene a participat în anul 2008 cu un modul EOD format din 5 militari, din cadrul Regimentului 70 Geniu de Aviaţie.

De asemenea, Forţele Aeriene au finalizat certificarea naţională NRF a celor 4 elicoptere IAR-330 M, participante în cadrul NRF-12.

Capacitatea de intervenţie la urgenţe civile este asigurată de 4 elicoptere MEDEVAC, dotate cu instalaţiile necesare. Forţele Aeriene au capacitatea de a interveni, la solicitarea autorităţilor locale, cu elicoptere numai în misiuni de evacuare aeromedicală.

Serviciul de luptă şi managementul spaţiului aerian

Serviciul de Luptă – Poliţia Aeriană (SL-PA) se execută 24/24, 7/7 sub comandă NATO, prin transfer de autoritate, cu forţele destinate pentru a asigura capacitatea de descoperire, interceptare, identificare şi intervenţie oportună pentru clarificarea unor situaţii aeriene şi aplicarea măsurilor legale împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian naţional.

Forţele şi mijloacele din Serviciul de Luptă – Poliţia Aeriană au participat, împreună cu forţe şi mijloace puse la dispoziţie de NATO şi USAF, la Operaţia Aeriană de Securitate pe timpul Summit-

ului NATO desfăşurat la Bucureşti în perioada 02–04.04.2008.

În Serviciul de Luptă – Intervenţia Umanitară (SL-IU) obiectivele propuse au fost căutarea, salvarea-evacuarea, transportul umanitar în situaţia producerii unor catastrofe şi/sau calamităţi naturale, şi transportul aerian în regim de urgenţă, precum şi cercetarea din aer a unor zone şi/sau raioane.

S-au executat un număr de 19 misiuni interne şi internaţionale (transport aerian, căutare-salvare, evacuare medicală şi umanitare) totalizând 46 ore de zbor.

Managementul spaţiului/traficului aerian s-a realizat pe baza prevederilor reglementărilor şi procedurilor civil-militare aprobate. Totodată, au fost continuate activităţile comune cu partea civilă pentru implementarea procedurilor specifice, plecând de la necesitatea continuării armonizării managementului traficului aerian militar şi civil, în vederea optimizării utilizării spaţiului aerian în comun, potrivit cerinţelor conceptului Cer European Unic (SES) de utilizare flexibilă a spaţiului aerian, de operare eficientă Gate to Gate (de la poartă la poartă) pentru reducerea timpului de zbor, economie de carburant şi reducerea poluării atmosferei.

Activităţile pe plan extern s-au concretizat în participarea activă la reuniunile grupurilor de lucru organizate de NATO în domeniul ATM, EUROCONTROL, pornind de la cele la nivel de experţi, până la cel mai înalt nivel.

Un eveniment semnificativ din acest punct de vedere, a fost găzduirea şi organizarea la Bucureşti, de către Statul Major al Forţelor Aeriene, a celei de-a 14-a reuniunii EURAMID (Conferinţa directorilor ATM militari din Europa) în octombrie 2008.

Participarea la operaţii în afara teritoriului naţional

În anul 2008, Forţele Aeriene au participat cu 898 militari la misiunile de menţinere a păcii în teatrele de operaţii din IRAK, AFGANISTAN şi KOSOVO.

Chiar dacă Forţele Aeriene nu au participat cu structuri constituite în misiuni de tip NATO/UE, prezenţa personalului a fost importantă, prin posturile-cheie încadrate în Teatrele de Operaţii din Irak şi Afganistan cu 39 cadre militare şi în cadrul misiunilor de menţinere a păcii din diferite zone de conflict cu 27 cadre militare, din care 18 ofiţeri.

Principalele misiuni au constat în executarea transporturilor aeriene cu aeronave militare C-130 şi An-26 pentru rotirea (dislocarea şi redislocarea) contingentelor româneşti aflate în teatrele de operaţii şi susţinerea acestora cu muniţii, tehnică şi materiale specifice, transportul militarilor români care au încadrat comandamentele din Balcani, asistenţă umanitară şi reconstrucţie – IRAK şi AFGANISTAN, misiuni monitorizate permanent de către AOC/ COA.

Forţele Aeriene au executat un număr important de misiuni de transport aerian în afara teritoriului naţional în anul 2008, cu un grad ridicat de complexitate şi risc, constând în:

103 misiuni cu C-130 şi An-26, în teatrele de operaţii din IRAK, AFGANISTAN şi BALCANI;

1.665 ore de zbor pentru transportul a 5.862 de militari şi 1.274 tone de materiale.

Pentru transportul detaşamentelor militare participante la operaţii în afara teritoriului naţional, Forţele Aeriene au executat:

19 misiuni de transport a militarilor care încadrează comandamentele din Teatrul de Operaţii Balcani – 116 ore zbor;

50 misiuni de transport pentru înlocuirea detaşamentelor din Teatrul de Operaţii AFGANISTAN – 1.026 ore zbor;

39 misiuni de transport pentru asistenţă umanitară şi reconstrucţie în IRAK – 542 ore zbor.

Alte misiuni externe:

7 misiuni de transport delegaţii militare – 41 ore zbor;

2 misiuni de transport personal şi materiale – 25 ore zbor;

19 misiuni pentru participare la exerciţii şi mitinguri aeriene – 264 ore zbor;

13 misiuni de transport aerian umanitar – 139 ore zbor.

Misiuni interne:

95 misiuni de transport delegaţii militare – 277 ore zbor;

131 misiuni de transport personal şi materiale – 334 ore zbor;

4 misiuni pentru prestări servicii – 12 ore zbor;

8 misiuni de transport aerian umanitar – 53 ore zbor;

9 misiuni de transport aerian la inundaţii – 31 ore zbor;

19 misiuni la exerciţii şi mitinguri aeriene – 66 ore zbor;

12 misiuni aerofotogrammetrice – 62 ore zbor;

14 alte misiuni – 27 ore zbor.

Activitatea de învățământ constituie "temelia" în procesul formării unui corp profesionist de cadre militare. Nu poți lucra la niveluri ridicate de performanță cu oameni neinstruiți. Cu oameni care nu au parcurs un sistem de învățământ adecvat. Dincolo de talent, de pasiunea inimii și puterea minții, omul rămâne rezultatul unui exercițiu continuu, al unei munci responsabile și constante.
Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene are ca sarcină formarea specialiștilor categoriei noastre de forțe în diferite etape ale evoluției lor în carieră. Prin urmare, în școală se urmărește optimizarea trăsăturilor cursanților, native cele mai multe, într-o viitoare configurație a personalității, în care deprinderile câștigate vor da valoare și consonanță bagajului științific acumulat în lungul drum al modelării de sine.

Laboratorul de resurse umane al Forțelor Aeriene de la Boboc

Căpitan Mircea BARAC ■

Repere organizatorice

Restructurarea învățământului aplicativ-militar prin constituirea unei singure școli de aplicație pentru forțele aeriene și redislocarea Școlii de Maiștri Militari și Subofițeri pe aceeași platformă au impus luarea de măsuri ferme privind reorganizarea bazei materiale existente, precum și completarea acesteia cu sălile de specialitate, cabinetele și laboratoarele specifice armelor.

În prezent, Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene dispune de o bază tehnico-materială adecvată, multifuncțională, care permite desfășurarea unei instruiri moderne și eficiente, și dispune de spații de cazare, hrănire și petrecere a timpului liber corespunzătoare unei instituții moderne de învățământ.

Căpitan-comandor dr. Marius Adrian Nicoară, șeful Centrului de Instruire

Căpitan-comandorul dr. Marius Adrian Nicoară, șeful Centrului de Instruire pentru Forțele Aeriene, a fost timp de o zi ghidul nostru, prezentându-ne modul de organizare al centrului, structura cursurilor, avantajele și dezavantajele actualei structuri.

"Instruirea – ne spune căpitan-comandorul dr. Nicoară – presupune două componente: învățământul și instrucția. Plecând de la acest deziderat, am considerat oportun ca în compunerea Centrului de Instruire să existe un număr de trei catedre pentru fiecare din cele trei arme de bază din Forțele Aeriene (aviația, apărarea aeriană cu baza la sol și radiolocația), un centru de învățare a limbilor străine și o companie de instrucție. Am dobândit deja suficientă experiență, în sensul că instruirea ofițerilor se face pe niveluri de pregătire: curs de bază pentru sublocotenenți, curs avansat pentru locotenenți și curs de stat major pentru căpitani. De asemenea, există cursul de bază și cursul avansat pentru maiștri militari și subofițeri. În ceea ce privește specializarea, aceasta se realizează prin cursurile de nivel.

Sistemul de învățământ este compatibil cu cel din țările membre NATO. În acest scop au fost regândite cursurile de carieră și de nivel, în sensul că au fost reformulate planurile de învățământ și programele analitice, astfel încât să se asigure o pregătire de specialitate pe funcție în vederea exploatării tehnicii noi care a început să intre în dotare sau urmează să fie achiziționată în viitorul apropiat.

Calitatea a crescut prin accentuarea importanței învățământului practic-aplicativ, această componentă deținând până la 70 la sută din pregătire, în special în privința cursurilor de nivel. Școala reprezintă, astfel, primul pas în vederea obținerii interoperabilității, pe niveluri specifice, cu structurile din cadrul Alianței Nord Atlantice".

Modul în care sunt gândite cursurile în Școala de Aplicație explică, de la sine, de ce a fost necesar să fie întrunite școlile de aplicație pentru fiecare armă într-o singură instituție de învățământ. În actuala structură, în care Școala de Aplicație condensează pregătirea cadrelor pentru cele trei arme de bază din compunerea categoriei noastre de forțe, s-a reușit să se asigure o pregătire interarme, în mod deosebit pentru cursurile de stat major.

De la gradul de maior, ofițerul devine ofițer de forțe aeriene. În paralel cu sintetizarea procesului de predare, a fost extinsă aria de cuprindere. Introducerea unor concepte noi: comanda, controlul operațiilor

Căpitan-comandor Edmond Ispas, șeful secției învățământ

Antrenament în simulatorul de zbor

"Anul trecut, Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene a avut de executat un plan de instruire cu o dimensiune aparte. S-au executat peste 3.000 de ore de zbor în condiţii de securitate în această instituţie, cu instructorii, cu piloţii din nucleul de piloţi tineri din Forţele Aeriene constituit la nivelul acestei instituţii, cu piloţii de la cursul de bază, cu piloţii-studenţi din Academia Forţelor Aeriene. Anul acesta planul înseamnă peste 2.500 de ore de zbor, iar acest plan ne asigură un nivel de instruire în zbor acceptabil pentru toate categoriile de piloţi din şcoală.

Un alt obiectiv foarte important şi, de asemenea, un nivel de ambiţie, este acela de a răspunde tuturor pretenţiilor formulate de Statul Major al Forţelor Aeriene privind organizarea în această instituţie a oricărei forme de învăţământ. În acest sens, suntem tot timpul într-o cursă contratimp, deoarece intervalul între unele serii de cursanţi, practic, nu există.

Anul trecut am avut o experienţă inedită,

am pregătit primii 5 ofiţeri din Forţele Aeriene pentru arma radiolocaţie, specialitatea război radio-electronic, pe filiera indirectă. Pentru anul acesta, este posibil ca Statul Major al Forţelor Aeriene să lanseze o nouă provocare, aceea de a pregăti 30 de ofiţeri nenaviganţi, de rachete sol-aer şi artilerie antiaeriană şi radiolocaţie tot pe filiera indirectă. De asemenea, în ultimii ani, Şcoala de Aplicaţie şi-a extins domeniul de responsabilitate, pregătind piloţi pentru Forţele Navale şi pentru Ministerul Administraţiei şi Internelor.

Pentru a oferi o imagine matematică a volumului real de efort depus în cadrul şcolii trebuie să fac apel la câteva cifre: de la deschiderea anului de învăţământ şi până la această dată, am avut planificaţi la diferite cursuri peste 650 de cadre militare. Între timp, cifra a fost suplimentată cu peste 140 de cadre. Pentru ca tabloul să fie complet, trebuie să ne referim şi la cele două serii de soldaţi-gradaţi voluntari care totalizează aproape 300 de oameni. Şi suntem abia la jumătatea anului de învăţământ".

Comandor Nicolae JIANU,
comandantul SAFA

aeriene după proceduri NATO, managementul și controlul spațiului aerian, mijloacele prin care se efectuează acesta, planificarea operațiilor după standarde NATO au făcut trecerea la un nou nivel al pregătirii ofițerilor de stat major. Astfel, grupele ofițerilor de stat major sunt comune. Disciplinele, de asemenea. Prin urmare, al treilea gen de curs de carieră, cel de stat major, nu abordează exclusiv acțiunile escadrilei sau batalionului, ci ale Forțelor Aeriene. Disciplinele de studiu au fost adaptate la specificul acțiunii Forțelor Aeriene. Știut fiind că pot lucra la operații, informații, personal – funcții în statul major sau ca operatori și planificatori în structura specifică a bazei aeriene –, în ultima parte a cursului se organizează o aplicație prin simulare, iar cursanții "sunt încadrați" pe respectivele funcții. Este primul contact cu noul nivel la care își vor desfășura activitatea în unitate.

Aspect din sala de specialitate GBAD

Exigenţa şi resursele umane

Există o permanentă luptă cu timpul în școală. Trecerea la stații digitale, la un complex nou de rachete sol-aer, obligativitatea procedurilor NATO, operativitatea și interoperabilitatea pe care trebuie să le dovedească profesioniștii categoriei noastre de forțe, sunt o provocare permanentă. De aceea, modelul absolventului din Școala de Aplicație reprezintă o carte de vizită pentru fiecare absolvent, indiferent de curs.

Locotenent-colonel Ovidiu Irimia, şeful catedrei radiolocaţie

Șeful secției învățământ, **căpitan-comandorul Edmond Ispas**, ne oferă câteva repere privind activitatea Centrului de Instruire: "Concurența în vederea accederii la cursurile de carieră este foarte mare, iar pentru a respecta cerințele și necesitățile Statului Major al Forțelor Aeriene, de multe ori suntem nevoiți să suplimentăm numărul de grupe de pregătire la anumite tipuri de cursuri de carieră sau să suplimentăm oferta educațională prin cursuri de nivel care nu au fost cuprinse în programa analitică la începutul anului de învățământ. Acest lucru se întâmplă datorită evoluției sistemului atât din punct de vedere tehnic, cât și conceptual. Însă lucrurile evoluează de multe ori mult prea repede, iar noi suntem obligați să ne adaptăm din mers noilor cerințe. De exemplu, de la începutul anului am fost nevoiți să inițiem nu mai puțin de 7 cursuri în domeniul de pregătire pentru specializarea SCCAN – Sistemul de

Locotenent-colonel Gheorghe Marteniuc, șeful catedrei GBAD

Comandă-Control al Spațiului Aerian. Și am mai putea enumera: Curs inițiere instructor de zbor, Curs controlori cu informarea aeronautică, Curs formare ofițeri pe filiera indirectă, Curs inițiere operare ASOC".

Exigența se manifestă nu doar la admitere, ci pe tot timpul cursurilor. Atât în privința cursanților, cât și în privința instructorilor. În școală au fost introduse sondaje de opinie prin care se urmărește să se stabilească, în mod obiectiv, care sunt cele mai interesante și instructive prelegeri. În funcție de rezultate se aduc corecții, se fac îmbunătățiri. La absolvire, tot mai multe cadre au declarat că nu și-au imaginat că exigențele în Școala de Aplicație sunt așa de mari. Însă informațiile acumulate le vor prinde bine la locul de muncă, deoarece sunt lucruri noi, actualizate și de interes. În plus, cursurile și chiar modul de prezentare se fac într-o manieră modernă, în *PowerPoint*, deoarece se pune mare accent pe partea practică și pe schimbul de informații între cursanți și instructori. Asta este o dovadă că timpul petrecut în școală reprezintă o perioadă de acumulare, nu una de relaxare. În acest sens sunt elocvente și reacțiile pozitive care vin din unitățile de pe teritoriu la adresa școlii.

Responsabilitățile asumate de toate cadrele didactice într-un moment de restructurare a învățământului formativ-aplicativ și de introducere a unor discipline noi, conform cerințelor unităților operaționale, au determinat creșterea gradului de exigență și a nivelului de competență al instructorilor, caracterizat prin formarea la absolvenți a unor calități de conducători de organizație, specialist, luptător, educator și cetățean, în funcție de obiectivele stabilite pentru fiecare curs sau nivel de specializare.

În momentul de față există trei niveluri graduale în ceea ce privește instructorii, astfel: instructor – funcție specifică gradului de căpitan, instructor șef – funcție specifică gradului de locotenent-comandor/maior și instructor superior – funcție specifică gradului de căpitan-comandor/locotenent-colonel.

"În procesul de ierarhizare a instructorilor am avut în vedere necesitățile de evoluție în carieră a acestor cadre, astfel încât funcția de instructor să fie motivantă cel puțin din acest punct de vedere și, astfel, să putem fideliza personalul didactic față de instituție. Apreciem că personalul didactic are o foarte bună pregătire militară generală și de specialitate, experiență profesională, studii superioare de lungă durată și cursuri de specialitate în domenii corespunzătoare obiectului de activitate. În plus, în cel mult doi de la numirea pe funcție, fiecare instructor are obligația să absolve o formă de pregătire psihopedagogică recunoscută de Ministerul Apărării Naționalei", ne-a explicat **căpitan-comandorul Nicoară.**

Munca la catedră

Pentru creșterea eficienței învățământului și a nivelului de instruire al absolvenților a fost necesar ca în organizarea, desfășurarea și evaluarea acestuia să se țină cont de cerințele operaționale specifice misiunilor forțelor aeriene, în general, și armelor (aviație, artilerie și rachete sol-aer, radiolocație), în special, și să contribuie semnificativ la creșterea interoperabilității forțelor proprii cu forțele celorlalte state membre NATO.

Căpitan-comandorul Adrian Sava, șeful catedrei aviație, **locotenent-colonelul Gheorghe Marteniuc**, șeful catedrei GBAD (Ground Base Air Defence) și **locotenent-colonelul Ovidiu Irimia,** șeful catedrei radiolocație au misiuni importante privind îndrumarea cursanților din cele trei arme de bază ale categoriei noastre de forțe. Experiența lor profesională și-o valorifică prin transmiterea de cunoștințe și deprinderi celor ce urmează cursurile Școlii de Aplicație.

Căpitan-comandor Adrian Sava, șeful catedrei aviație

"Prin disciplinele noi introduse în învățare, prin fundamentarea și organizarea instruirii cursanților pe principii, concepte și tehnologii moderne, specifice NATO, prin implementarea în domeniul instruirii a unui mod de acțiune modern, unitar, integrat și eficient, am urmărit dezvoltarea capacității de gândire a viitorului absolvent pentru rezolvarea eficientă a problemelor cu care se va confrunta în îndeplinirea sarcinilor și a misiunilor în unitățile operaționale sau în teatrele de operații.

Introducerea noilor discipline a fost determinată de necesitatea pregătirii în domeniul comandă-control, pregătirii tactice, controlului traficului aerian, informării aeronautice, executării zborului în deplină siguranță conform standardelor și procedurilor internaționale și exploatarea noilor sisteme de comandă-control al spațiului aerian", ne-a **explicat căpitan-comandorul Sava.**

De la locotenent-colonelul Marteniuc aflăm că "accentul se pune pe tehnica nouă, deoarece încercăm să ne adaptăm permanent la necesitățile unităților din teritoriu. De aici și motivația cursanților de a acumula cunoștințe. Deși ponderea activităților este rezervată practicii, nu este neglijată câtuși de puțin pregătirea teoretică pentru cunoașterea în profunzime a tehnicii de ultimă generație. Și pentru ca limbajul să fie comun cu omologii din NATO, la toate cursurile există un modul rezervat limbii engleze, terminologiei specifice. În curând, sperăm să putem aduce în școală și un sistem HAWK, alături de cel de Volhov".

"Se acordă atenție managementului organizației, în special la nivel de pluton, companie, precum și tacticii de radiolocație. Între catedra radiolocație și unitățile din țară există o comunicare foarte bună. Pe baza propunerilor venite din partea comandanților de unități, dar și de la alte cadre, au fost adaptate planurile de învățământ, cadre din unități au fost solicitate pentru a preda. În condițiile în care nu există posibilități de susținere practică a unor cursuri datorită inexistenței tehnicii de ultimă generație în cadrul școlii, cursanții execută partea practică a cursului la unități. De asemenea, împrumutăm pe cât putem din experiența celor care au participat la cursuri în străinătate sau la exerciții cu partenerii din NATO. Încercăm, astfel, să abordăm procesul de învățământ într-un mod proactiv", ne oferă detalii **locotenent-colonelul Irimia**.

În sala de specialitate pentru radiolocație

Căpitanul Marius Barlaboi, comandantul companiei instrucţie

Instrucţia în procesul de învăţământ

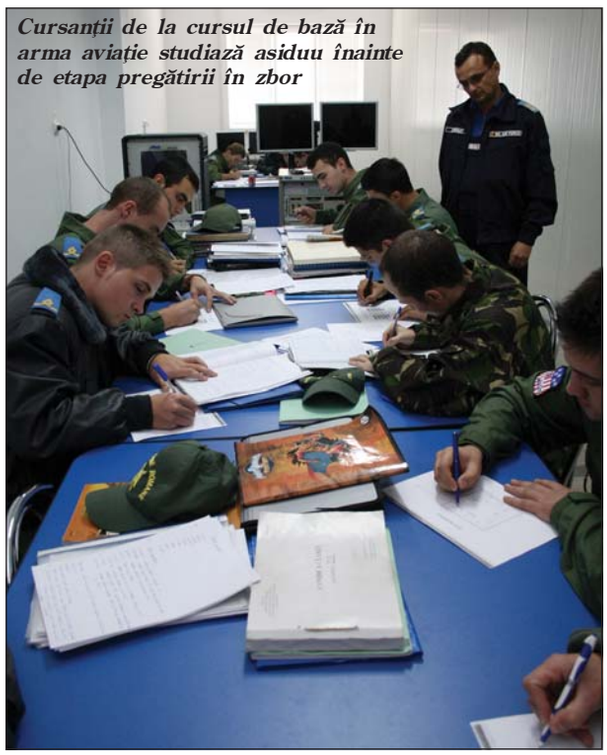
Şcoala pregăteşte şi subofiţerii pe filieră indirectă, dar asigură şi pregătirea soldaţilor gradaţi voluntari, pe parcursul a patru luni de zile, învăţământul în cadrul acestui curs desfăşurându-se modular.

"În ceea ce priveşte formarea maiştrilor militari şi subofiţerilor pe filierele directă şi indirectă, s-a urmărit asigurarea unui management educaţional specific, concretizat în dezvoltarea capacităţilor, deprinderilor şi abilităţilor necesare îndeplinirii misiunilor ce revin Forţelor Aeriene.

Obiectivele planurilor de învăţământ au vizat formarea specialiştilor în armă şi competenţelor de luptător şi conducător de organizaţii militare mici, capacitatea de adaptare la schimbările tehnologice şi cerinţele impuse de calitatea de membru al NATO a Armatei României", ne-a rezumat procesul de instrucţie al acestei categorii de personal **căpitan-comandorul Ispas**.

Comandantul companiei instrucţie, **căpitanul Marius Barlaboi**, are o sarcină pe cât de importantă privind formarea soldaţilor gradaţi voluntari (sgv), pe atât de dificilă. "Instrucţia acestei categorii de personal este modulară şi se desfăşoară pe o perioadă de 16 săptămâni, astfel: o săptămână de acomodare, şapte săptămâni durează modulul instruirii de bază, care se finalizează prin depunerea Jurământului Militar şi alte opt săptămâni consemnează modulul instruirii individuale de specialitate. În cazul modulului instruirii de specialitate lucrurile se complică, deoarece sunt foarte multe specialităţi şi în aceste condiţii devine extrem de dificilă programarea la cursuri. Sunt cazuri de specialităţi pentru care există un singur cursant, de exemplu, din toată seria. În viitorul apropiat, se urmăreşte reducerea acestui număr de specialităţi, în ideea în care etapa finală a pregătirii se va face la unitatea unde va fi repartizat cursantul. Totodată, seriile sunt foarte numeroase – peste 140 de sgv – în raport cu statul de încadrare al companiei. La acest aspect contribuie şi faptul că programul de instrucţie este planificat inclusiv în ziua de sâmbătă. Cu toate acestea, în cadrul cursului organizat în şcoală, procesul educaţional asigură transferul sistematic de cunoştinţe către cursant şi formarea deprinderilor mentale specifice activităţii fiecărei arme, formează şi dezvoltă un mod specific de a gândi şi acţiona, facilitează înţelegerea esenţei lucrurilor, proceselor şi fenomenelor specifice domeniului profesional", ne asigură căpitanul Barlaboi.

Nela Burlacu, biblioteca beletristică (peste 60.000 de volume) şi Dan Oprea, biblioteca tehnică (peste 24.000 de volume)



Cursanţii de la cursul de bază în arma aviaţie studiază asiduu înainte de etapa pregătirii în zbor

Şcoala de la Boboc a fost, este şi va fi o mare pistă de lansare în lumea Forţelor Aeriene a unor cadre de înalt profesionalism. O citadelă a zborului şi un excelent laborator de formare a specialiştilor de renume.

Frica de înălţimi are legătură cu percepţia verticală

Persoanelor cărora li se face rău când se uită în jos de pe o clădire înaltă sau simt că li se taie genunchii când privesc într-o prăpastie adâncă, suferă de perceperea alterată a dimensiunilor verticale, afirmă mai mulţi specialişti ai Universităţii California.

Acrofobia sau "vertigo", cum este denumită popular, este o afecţiune care se mai poate descrie drept frica extremă de înălţimi. Cu cât este mai puternică această frică, cu atât persoanele afectate au probleme mai mari în estimarea dimensiunilor verticale, fapt care duce la erori de percepţie resimţite de creier. Aceste noi concluzii contrazic teoriile tradiţionale care descriu acrofobia drept o frică excesivă faţă de un obiect perceput normal de subiectul în cauză.

"O componentă importantă a acrofobiei constă în faptul că persoanele percep eronat distanţele încă de la început, în consecinţă reacţia lor normală este una de frică", declară Russel Jackson, psiholog în cadrul Universităţii Statului California din San Marcos.

http://www.descopera.ro

Boeing construieşte cel mai mare "elicopter"

Combinând atributele unui avion şi ale unui elicopter, proiectul JHL-40 (Jess Heavy Lifter) este dezvoltat de Boeing în colaborare cu Canada SkyHook Internaţional şi reprezintă cea mai puternică aeronavă cu rotoare din lume. Aceasta va fi capabilă să transporte o încărcătură de două mai mare decât poate transporta elicopterul rusesc Mi-26, în prezent cel mai puternic elicopter aflat în serviciu.

Balonul umplut cu heliu este proiectat să suporte greutatea aeronavei şi a combustibilului, fără încărcătură. Puterea generată de cele patru rotoare este destinată ridicării încărcăturii. Acest

lucru face ca JHL-40 să poată transporta o greutate de 40 de tone, pe o distanţă de 200 de mile marine (peste 350 km), fără realimentare.

Aeronava este destinată să transporte mărfuri la distanţe mari, în zone izolate (Arctica, Alaska etc.), unde aterizarea clasică sau transportul naval sunt inadecvate ori foarte costisitoare.

JHL-90 va intra în serviciul comercial imediat ce va fi certificat de către Ministerul Canadian al Transporturilor şi de Administraţia Aviaţiei Federale a SUA.

sursa: http://www.aviation.com

Tinerețea – element de compensare

Plutonier major Sorin SĂFTOIU ■

În periplul nostru detaliat, cu scop definit de prezentare şi reprezentare a structurilor de radiolocaţie din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, am întâlnit, cel mai frecvent, cadre militare cu experienţă care au oferit acest atuu pentru îndeplinirea atribuţiilor, în condiţiile numărului lor redus. De această dată, la compania de radiolocaţie de la Tecuci, lucrurile au stat altfel.

Un prim punct în favoarea unităţii, dacă se poate considera aşa - ţinând cont de relevanţa acestuia, de obicei el fiind un element decisiv - îl poate reprezenta locaţia. Dacă la majoritatea structurilor similare această locaţie este, de cele mai multe ori, impusă în zone cu deficit de relief sau cu abundenţă exagerată a acestuia, în acest caz, dispunerea în apropierea oraşului nu poate fi decât benefică.

Comandantul unităţii, **maiorul Viorel Chirilă**, este, însă, ceva mai prudent: "Nu putem afirma că este chiar un element decisiv, care să încline balanţa pozitiv. Spun acest lucru deoarece nu toţi militarii sunt din zonă. În plus, această aşezare a unităţii a creat, în mod vădit eronat, percepţii de uşurare a muncii noastre şi, în plus, deficienţe în organizare. De exemplu, până acum nu am avut nici o maşină cu care să asigurăm minimul necesar de transport pentru diverse activităţi obligatorii: corespondenţă, urgenţe medicale etc. Se pare că, totuşi, datorită înţelegerii corecte a situaţiei, vom beneficia, în sfârşit, de un asemenea mijloc de transport, în viitorul apropiat".

Conform tradiţiei zonei, comandantul unităţii dovedeşte calităţi ospitaliere peste medie şi ne invită să cunoaştem locaţia mai bine, să putem sta faţă în faţă cu modestul număr de specialişti prezenţi. Pe drum, ne implică puţin în cotidian, descriindu-ne, succint, evoluţia în timp a acesteia.

Maiorul Viorel Chirilă, comandantul unităţii

Astfel, regăsim printre coordonatele temporale importante, înfiinţarea structurii în anul 1952, trecerea prin diferite poziţii şi denumiri în structuri diferite – companie radiolocaţie, punct radiolocaţie etc. – succesiunea modelelor de tehnică din dotare, dar şi, ca de obicei, reducerea drastică a personalului (de exemplu, în anul 1985 erau încadraţi 85 de militari în termen şi 70 de cadre militare, faţă de numărul extrem de redus din prezent).

De altfel, tablourile prezente peste tot în unitate, de la popotă şi până la staţia PRV-13, sunt extrem de sugestive în ceea ce priveşte stadiul de tranziţie continuă la care s-a raportat unitatea, mai ales în ultimul deceniu. "Aceste tablouri sunt realizate de un soldat, un camarad de nădejde care a ţinut să se întoarcă la noi după absolvirea stagiului militar. Sistemul de atunci nu i-a permis. Cu toate acestea, datorită colectivului care l-a adoptat imediat, el a găsit puterea şi starea interioară necesare realizării acestor adevărate mărturii istorice", ne întâmpină **căpitanul Gheorghe Pojoca**, locţiitorul comandantului.

Locaţia unităţii prezintă similitudini evidente cu alte structuri specifice, atât din punctul de vedere al tehncii de specialitate cât şi al dăruirii profesionale a militarilor. Diferenţa, la Tecuci, este oferită de prospeţimea stării de spirit a comandantului şi tinereţea, aplombul fizic al oamenilor pe care acesta îi conduce. Într-adevăr, procentul celor cu vârste de până la 30 de ani este copleşitor.

Căpitanul Gheorghe Pojoca, locţiitorul comandantului şi omul "bun la toate"

"Această stare de fapt, în ceea ce priveşte structura de personal, ne dă speranţe că, deşi puţini, avem ca suport voinţa tinereţii. Toţi specialiştii de pe staţii urmează, în paralel, studii civile de diverse niveluri, sunt conectaţi la premisa dotării unităţii cu tehnică modernă de radiolocaţie – GAP FILLER – prin absolvirea cursului destinat acesteia, au întemeiată sau

urmează cursul firesc de formare a unei familii. Sigur, politica de resurse umane trebuie să aibă în atenţie şi momentul când această efervescenţă va scădea. Atunci, soluţiile viabile vor fi alocarea de noi locuri sau crearea continuităţii celor de acum", ne oferă comandantul structurii imaginea relaţiilor socio-profesionale din unitate.

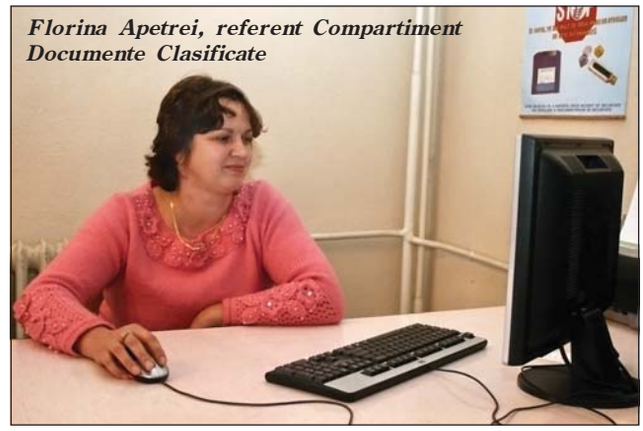
Lucrurile par să fie, într-adevăr, pe un curs ascendent pozitiv. Discuţiile purtate cu personalul la birouri, în faţa ecranului din staţie, la postul de pază, converg către acest trend.

Rutină în faţa ecranelor radarului

"Convingerea noastră, a mea cel puţin, este că vremea în care noi, tinerii specialişti, având drept background pregătirea noastră şi atitudinea practică, vom fi cei care vom reprezenta exemplu hotărâtor. Şi o spun fără fariseism, cred că este necesară formarea tuturor în astfel de locaţii, cu astfel de resurse cum avem aici. Depăşirea problemelor trebuie să fie elementul prioritar... Apoi urmează descoperirea şanselor de rezolvare a problemelor personale sau posibilităţile de exprimare pe viitor în contextul carierei militare propuse", întăreşte opinia şefului său şi **maistrul militar clasa a-IV-a Mihai Prisecariu**, operator şi şef la radarul P-18, promoţie 2005.

Dacă la capitolul militari, compania de radiolocaţie este surescitată prin aportul tinereţii, la cel al specialiştilor ce provin din rândul personalului civil contractual, situaţia este total diferită. Numeroasele etape de restructurare au făcut ca prezenţa acestora să fie aproape insignifiantă. Lupta dusă de conducerea unităţii pentru păstrarea lor în sistem a oferit încă o şansă doar câtorva.

Printre ei, **p.c.c. Florina Apetrei**, referent şi şef Compartiment Documente Clasificate: "Având în vedere condiţiile de muncă pe care le oferă oraşul nostru – aproape nule, sau pe salarii la limită – consider că munca într-o unitate militară este mai mult decât benefică. De aceea nu am ezitat să lupt pentru a face parte din acest sistem. Pregătirea profesională, aspect pe care l-am învăţat de la colegii mei militari, m-a ajutat să ajung astăzi, aici. Din controlor de zbor la baza de la Ianca m-am reprofilat, am făcut curs de mânuire a documentelor clasificate. Acum pot spune deschis: datorită sistemului am devenit întreţinătorul familiei mele. Mai mult nu pot cere momentan", ne-a declarat doamna Apetrei.



Florina Apetrei, referent Compartiment Documente Clasificate

Scurta noastră prezenţă la Tecuci, în fieful mânuitorilor de unde radio, a cuprins şi alte aspecte referitoare la imaginea de ansamblu. Sigur, sunt inadvertenţe frecvente cu asigurarea combustibililor, cu deplasările către noul eşalon superior, cu implementarea tehnicii de calcul, cu aşteptările privind tehnica de specialitate, cu asigurarea pazei pe suprafaţa - foarte mare - acoperită de unitate. Dezvoltarea lor nu ar face decât să întărească o tentă cunoscută şi nedorită de nimeni.

Suntem convinşi, totuşi, că unitatea grupului pe care am simtit-o şi în afara orelor de program, tinereţea şi, implicit, pasiunea corespunzătoare ei, sprijinul tot mai decisiv şi concret al eşaloanelor superioare, vor propune compania de radiolocaţie de la Tecuci, pentru viitor, ca o altă locaţie de succes pentru categoria noastră de forţe. Se pare că aceasta ne este şansa de moment: să găsim soluţii alternative, elemente compensatorii. Tinereţea poate fi unul dintre ele.

Radar PRV-13 în aşteptarea... GAP FILLER -ului

RISCUL DE A AVEA SUCCES

Plutonier major Sorin SĂFTOIU ■

Dacă în ultima perioadă percepția referitoare la rolul și locul subofițerului și maistrului militar în armată a căpătat valențe pozitive, nu se poate spune același lucru despre modalitățile de recompensare a atitudinii pozitive în lucrul de zi cu zi, indiferent unde se desfășoară acesta, de motivare suplimentară a autodepășirii nivelurilor standard prevăzute de atribuțiile funcționale.

Lumina de la capătul tunelului fiind încă departe, trebuie să ne regăsim, momentan, în cele câteva raze de optimism și recunoaștere a unor conduite. Concursul "Cel mai bun dintre cei buni", destinat corpului maiștrilor militari și subofițerilor, aflat la cea de-a patra ediție, pare să fie, deocamdată, unicul reprezentant al acestei senzații de lumină.

Concursul inițiat de Statul Major al Forțelor Aeriene în anul 2005 a cunoscut o permanentă actualizare din punctul de vedere al condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească candidații la acest titlu. Astfel, pe lângă valorile perene, deși parcă din ce în ce mai puțin evidențiate – cinste, onoare, camaraderie – au apărut noi și noi necesități sistemice: creșterea nivelului de pregătire profesională, dezvoltarea aptitudinilor extracurriculare, implicarea în exerciții și misiuni de importanță majoră, acte de eroism, curaj, devotament și inițiativă, invenții și inovații, realizări în domeniul tehnico-științific, servicii excepționale aduse țării, câștigarea unor competiții sportive, cunoașterea unei limbi străine de circulație internațională etc.

Anul acesta selecția s-a făcut tocmai pe schema acestor cerințe și, spre surprinderea inițiatorilor, numărul celor care îndeplineau condițiile a fost peste așteptări. Dintre cei 14 maiștri militari și 13 subofițeri ajunși la faza finală s-au ales, astfel, într-adevăr, cei mai buni dintre cei buni.

Cununile cu lauri pentru anul 2008 au revenit, așadar, după cum urmează:

a) la maiștri militari:

– locul III - la egalitate, ***maistrul militar clasa I Constantin Grozea***, de la Baza 90 Transport Aerian și ***maistrul militar clasa I Viorel-Florin Huiban*** de la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene;

– locul II - ***maistrul militar principal George Vărășteanu***, de la Baza 86 Aeriană;

– locul I și titlul de "Maistru militar al anului 2008" - ***maistrul militar clasa a II-a Nicu Mitache***, de la Batalionul 1 Supraveghere Aeriană;

b) la subofițeri:

Aspect de la festivitatea de premiere

– locul III - ***sergentul major Carmen Mitrică***, de la Baza 71 Aeriană;

– locul II - ***plutonierul Florin Buzatu***, de la Baza 86 Aeriană;

– locul I și titlul de "Subofițerul anului 2008" - ***plutonierul Nelu-Ullise Dobraniș***, de la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene;

Cu cei doi câștigători am stat de vorbă, încercând să le descoperim calitățile. Probabil că frământările lor ascunse, adevăratele motivații găsite clipă de clipă pentru continuarea activității în sistem - lucru valabil, se pare, pentru noi toți - vor rămâne doar ale lor, ale noastre, ale întregului sistem.

Ceea ce răzbate la suprafață sunt cuvintele laureaților: "Eu aș dori să dedic acest premiu colegilor mei drept o recunoaștere a activității care se desfășoară la postul radar unde lucrez. De asemenea, aș dori să subliniez faptul că întregul colectiv de acolo, format din numai câțiva specialiști, maiștri militari și subofițeri, am contribuit la obținerea lui", a fost declarația **maistrului militar Nicu Matache**, operato-șef la radarul respectiv.

Modest din fire, a omis, probabil, să ne spună despre soluția tehnică pe care a oferit-o sistemului: în luna iulie 2008, cu ocazia verificării extractorului de date, el a propus egalizarea caracteristicilor tehnice a două radare

P-18 și utilizarea unui singur extractor de date pentru ambele radare, idee considerată revoluționară de specialiștii în domeniu și benefică de către compartartimentul financiar-contabil al S.M.F.A – pentru a aminti doar una din acele calități ce duc, cu orice risc, la așezarea pe trepte diferite ale performanței individuale.

Cât despre **plutonierul Nelu Dobraniș**, doar enumerarea câtorva aspecte din cv-ul său ar fi suficiente pentru a ne face o părere: Basic Training Leadership Course – 2001, Școala Postliceală de Contabilitate – 2003, Curs Comandant Pluton Infanterie – 2004, Leadership Training War Fight Course – 2004, Curs intensiv limba engleză – 2005, Licențiat în Drept și Administrație Publică – 2008.

"Fără falsă modestie, pot să spun că am fost surprins. Am aflat acum câteva zile că sunt nominalizat. Faptul că eram propus constituia deja real succes pentru mine, dar câștigarea acestui titlu a fost o mare surpriză. E ceva deosebit, o realizare. Cred că orice subofițer din Forțele Aeriene și-ar dori să devină cel mai bun. Cât despre evoluția ulterioară primirii acestui titlu, consider că un militar care este recompensat va fi privit altfel. Probabil va avea și un parcurs îmbunătățit în cariera militară...", este opinia subofițerului.

Maistrul militar cls. a II-a Nicu Mitache, "maistrul militar al anului 2008"

Da, se poate... Subofițerul a plecat în cea de-a doua sa misiune externă la numai o lună după primirea acestui premiu. Am adăuga aici și distincțiile primite pentru activitatea desfășurată în prima misiune (polițist militar la Comandamentul Întrunit ISAF) – "Emblema de onoare NATO" și Emblema de merit <<Acțiuni umanitare>> clasa I.

Probabil aceasta este rețeta succesului. Exemplul celor doi colegi este, fără îndoială, de urmat. Îi putem aminti mereu, în ședințe de coordonare, îi putem lista în fișa cu atribuții personale. Ei sunt cei care, de această dată, au doborât obstacolul remarcării.

Credem, însă, că sunt destui alți camarazi ce se pot încadra, oricând, în baremele impuse sau doar la cele personale, poate, mai ridicate decât cele prezente la acest concurs. Pentru ei, există riscul ca acest succes propriu să rămână doar așa. Al lor.

Plutonierul Nelu Dobraniș, "subofițerul anului 2008"

Câștigătorii concursului "Best of the Best 2008" împreună cu șeful SMFA

Consilierii comandanților din Forțele Aeriene pe problemele maiștrilor militari și subofițerilor, împreună cu câștigătorii concursului

Aerodromul de la Boboc reprezintă un spațiu aparte în peisajul aeronautic românesc, datorită menirii sale de bază: aici se formează piloții militari. Cei ce vin aici pentru a învăța să zboare suferă un soi de metamorfoză. Pierduți în imensitatea unui teren de câteva sute de hectare aflat la îngemănarea dintre Subcarpații Buzăului (o zonă caracterizată de podgorii) și Câmpia Râmnicului, aceștia uită de orașul aflat la doar câțiva kilometri distanță. La capătul pistei, în start, pasiunea pentru zbor pune în ghilimele orice altă realitate a vieții cotidiene. S-ar putea spune că aerodromul reprezintă un spațiu de refugiu sau poarta care face legătura spre propriul sistem de iluzii alimentat cu dorința de a îmbrățișa infinitul cerului din carlinga avionului.

Căpitan Mircea BARAC ■

Instructorii de zbor în trei cuvinte: Har, Experiență, Muncă

Instructorii şi…instrucţia

Instructorii sunt şi ei ca toţi oamenii – cu propriile greutăţi, cu copii la şcoală, cu soţii pe care le bănuieşti sătule de aşteptare şi obosite de griji, căci vara se zboară zi lumină, dar se zboară şi noaptea, sâmbetele sau duminicile. Pentru piloţi, însă, aerodromul face parte din propriul lor sistem de iluzii. O zi printre aceşti oameni pentru care zborul se identifică cu însăşi raţiunea de a exista nu poate fi decât tonică. Discuţiile sunt legate, aproape în totalitate, de aviaţie. Sfaturi tehnice, mici trucuri de pilotaj, senzaţii trăite în costumul de suprasarcină.

Bucuria de a zbura le-o descoperi petrecând câteva ore în anturajul lor. Fie că e vară, fie că plouă sau bate vântul, piloţii se strâng la start şi aşteaptă ok-ul meteorologului, sau "mincinosului", dacă apelăm la jargonul din buza pistei. Vara, când e foarte cald şi atmosfera are inconsistenţa aburului evaporat din oală, făcând contururile fluide, instructori şi piloţi se strâng sub o umbrelă de stuf şi urmăresc evoluţiile celor aflaţi la zbor, aşteptându-şi cu o veşnică emoţie rândul. Iarna, când vântul şuieră mai ceva decât ajutajele avioanelor, piloţii îşi aşteaptă rândul la zbor în adăpostul unui autobuz care şi-a depăşit norma de casare încă de pe vremea când o parte din ei nici nu ştiau să pronunţe cuvântul avion. De altfel, aşa i-am şi găsit pe instructorii Escadrilei II Instrucţie IAR-99, într-o zi de sfârşit de iarnă, când vântul mătura cu furie zona aerodromului, încercând cu disperare să le zădărnicească planurile de zbor: în

Căpitan-comandorul Remus Gherasim şi locotenent-comandorul Ion Florea, după un zbor de instrucţie

adăpostul bătrânului autobuz.

Cu aproape 1.600 de ore de zbor, **locotenent-comandorul Ion Florea** poartă apelativul de veteran al instructorilor și datorită faptului că activează în școală încă din anul absolvirii, 1987. Are momentele lui de reverie, în ciuda vântului care se izbește cu furie de parajetul din

Comandorul Adrian Geană, comandantul Escadrilei II Instrucție IAR-99

apropiere, dar îl descoperim foarte riguros în ceea ce privește siguranța elevului din carlingă. Încearcă permanent să-și imagineze trăirile și gândurile celui pe care îl învață să zboare. Cât este de calm, cum va reacționa în situații limită, va intra sau nu în panică, toate acestea sunt aspecte pe care se străduiește să le anticipeze, să le extragă din calitățile viitorului pilot, așa cum un grădinar plivește buruienile din jurul plantei cultivate. Știe, din experiență, cât de mult înseamnă stăpânirea de sine în cazul unei situații limită. O dată, după decolare, a apărut o defecțiune la instalația de combustibil. A venit la aterizare cât a putut de repede, cu avionul scăldat de combustibil. A fost o minune că nu a izbucnit un incendiu. Altă dată, s-a blocat rulmentul unei roți în timpul rulajului pe pistă. Nici acel incident nu a avut urmări grave. Dar ambele cazuri l-au făcut să înțeleagă că linia dintre a fi și a nu fi este extrem, extrem de subțire în această meserie. "Am crescut ca instructori mai mult din sărăcie. Din acest punct de vedere, cel puțin de când am intrat eu în școala militară, nu a fost niciodată o fericire, ne spune cu amărăciune în glas locotenent-comandorul Florea. Deși timpurile s-au schimbat, condițiile au rămas, în mare, aceleași. Chiar dacă de-a lungul anilor au mai alternat perioadele bune ca ore de zbor cu perioadele mai puțin faste, rațiunea de bază a unui pilot militar a rămas aceeași, adică pasiunea pentru zbor".

Căpitan-comandorul Nicolae Iuga este instructor-șef pentru securitatea zborului. Promoție 1987, cu peste 1.200 de ore de zbor, căpitan-comandorul Iuga este instructor în școală din anul 1993. "Cel mai dificil aspect care cade în responsabilitatea unui instructor constă în selecția obiectivă pe care acesta trebuie să o facă în legătură cu următorul pas în carieră al pilotului. Există o metodică a pregătirii care trebuie urmată pas cu pas, iar la sfârșitul acesteia, un pilot trebuie să poată întrebuința aeronava în luptă la maxim. Zborul se învață, ca orice meserie, într-o măsură mai mare sau mai mică. Ca și muzica, pictura, sau oricare altă artă, dacă nu ai chemare nu vei reuși nimic din punct de vedere calitativ. Vei putea zbura dacă ai voință, dar o vei face cu o consistență fadă. La fel se întâmplă dacă ai talent dar îl irosești dintr-un exces de superioritate", este de părere căpitan-comandorul Iuga.

Pentru a deveni un pilot de elită este nevoie de acel har numit talent, dar și de multă, foarte multă muncă. Este nevoie de pasiune și de dăruire, pentru că zborul nu este o activitate oarecare, nu este doar o simplă desprindere de pământ, este un salt către... necunoscut și infinit căci, la urma urmei, spațiul este infinit. Iar dacă nu ai chemare, nu vei putea fi un bun zburător.

Dar de chemare, de talent nu se bucură decât un număr limitat de piloți, iar ca să devină și instructor de zbor, talentul trebuie să fie însoțit de acel dar pedagogic, pentru că poți fi un pilot desăvârșit, însă fără a putea transmite și altora cunoștințele tale.

"Există trei niveluri ale instrucției, astfel: instrucția de bază – în cadrul căreia se realizează trecerea pe tipul de aeronavă; instrucția avansată – în cadrul căreia se urmărește însușirea, formarea și consolidarea deprinderilor în tehnica pilotajului; instrucția tactică – este, la rândul ei, de două feluri (de bază – în cadrul căreia se urmărește însușirea tehnicii de pilotaj, și avansată – în cadrul căreia se deprind tehnicile de întrebuințare în luptă).

La sfârșitul academiei, studenții se află în etapa instrucției de bază, având deprinderile necesare pentru a evolua în zonă de maneabilități la înălțimi medii în dublă comandă, precum și de a efectua tur de pistă în simplă comandă, pe avioane cu reacție nemodernizate. Zborul pe avioane cu reacție nemodernizate reprezintă etapa pregătiri pentru trecerea pe avioanele modernizate, care dispun de sisteme de

Instructorii Escadrilei II Instrucție IAR-99, de la stânga la dreapta: Ion Florea, Istrate Gheorghe, Corneliu Ciurea, Teodor Timofte, Adrian Niță, Adrian Geană, Emil Olteanu, Florin Ionescu, Lucian Rafailă, Gabriel Udrescu, Nicoleta Udrescu, Laurențiu Mititelu, Remus Gherasim. Din motive obiective nu apar în fotografie următorii: Daniel Diaconu, Dănuț Sava, Adrian Crișan, Emilian Vișoiu, Luminel Bulfan

navigaţie şi de sisteme de arme moderne. Acesta reprezintă, de fapt, pasul decisiv pentru etapa trecerii pe avioane de luptă. După absolvirea cursului de bază, urmează brevetarea ca pilot şi primirea funcţiei. Pentru a deveni instructor de zbor, un pilot trebuie să acumuleze o experienţă de 600 de ore de zbor, din care cel puţin 300 să fie efectuate pe tipul de aeronavă pe care va fi instructor", ne-a explicat **comandorul Adrian Geană**, comandantul Escadrilei II Instrucţie IAR-99.

Instructorii multirol

Când nu modelează tinere aripi, instructorii şcolii sunt angrenaţi într-o serie de activităţi care oferă, indubitabil, plus valoare activităţii de zi cu zi a instituţiei. Îi putem regăsi, astfel, predând cursuri studenţilor, elaborând manuale şi programe de instrucţie în zbor sau participând la misiuni ordonate (CAS – Close Air Suport în folosul trupelor terestre sau la exerciţii organizate de Statul Major al Forţelor Aeriene).

Locotenent-comandorul Adrian Crişan, promoţie 1990, este instructor în şcoală din anul 2004. A acumulat aproximativ 900 de ore de zbor, din care peste

Căpitan-comandorul Nicolae Iuga, instructor şef pentru Securitatea Zborului

630 de ore pe IAR-99 ŞOIM. În 1998 a absolvit cursurile IOS – International Officer School şi SOS – Squadron Officers School ale Universităţii Forţelor Aeriene din Maxwell, Alabama. A urmat un curs de operaţiuni aeriene în Franţa, în anul 2001, iar în anul 2006 a absolvit Safety Officers School la Kirdland, New Mexico.

Vorbind cu locotenent-comandorul Crişan despre Şoim, descoperi în privirea acestuia strălucirea din ochii copilului care tocmai a primit o jucărie atât de dragă, încât cu siguranţă o va strânge la piept şi-n timpul nopţii. Nu este greu de înţeles, după ce afli că a făcut parte din prima serie de patru piloţi care au realizat trecerea pe acest avion, la Craiova, în cadrul Centrului de Cercetări şi Încercări în Zbor – CCÎZ. După o pregătire teoretică în cadrul firmei ELBIT, au urmat doi ani de zbor în care au fost însuşite foarte multe noţiuni despre IAR-99 ŞOIM. "Dacă ar fi să povestesc o amintire plăcută pe care o am despre acest

"Aici, în şcoală, dispunem de aeronave performante şi de piloţi excelent pregătiţi. Dacă luăm în considerare şi facilităţile oferite la nivelul infrastructurii – pista recent renovată, sistemul de balizaj de ultimă generaţie, turnul de control modern, cel mai performant simulator de zbor, pot afirma că dacă ni se oferă susţinerea necesară, am putea înfiinţa aici o formaţie de acrobaţie aeriană. Dincolo de spectacolul aerian propriu-zis, o formaţie de acrobaţie aeriană ar certifica gradul înalt de calificare al şcolii româneşti de aviaţie".

Comandor Nicolae JIANU, comandantul SAFA

avion, cu siguranţă că asta ar fi o misiune extrem de dificilă. Îmi amintesc despre o conferinţă de prezentare a avioanelor de antrenament care s-a ţinut în anul 2007 în Marea Britanie. După o prezentare de 40 de minute mi s-au cerut foarte multe informaţii suplimentare despre avion, ceea ce m-a făcut să fiu mândru de această realizare a industriei aeronautice române. O altă amintire deosebit de plăcută ar fi participarea, anul trecut, la mitingul Forţelor Aeriene Belgiene. Şoimul a evoluat în ambele zile de program şi a fost apreciat atât de public, cât şi de specialiştii prezenţi", ne-a destăinuit instructorul Crişan.

În prezent, printre orele de instruit piloţi, locotenent-comandorul Crişan testează sistemul ACTS – Advanced Combat Training System. Cu ajutorul acestui sistem se vor putea executa antrenamente complexe de luptă cu un singur avion real, simulatorul având sarcina să genereze un avion virtual.

Faptul că instructorul de zbor Crişan este poliglot – vorbind engleza, franceza, germana şi rusa, aproape că trece neobservat în urma discuţiei...

Privind spre viitor

De câţiva ani buni, studenţii Academiei Forţelor Aeriene absolvă în promoţii mai mult simbolice. În 2005 au fost 20, în 2008 numai 13. Comandanţii bazelor aeriene fac eforturi pentru asigurarea unui program minim de antrenament pentru noua generaţie. Cum MiG-ul 21 este un avion de concepţie 1960, la numărul actual de aparate din dotarea categoriei noastre de forţe, cumulat cu restricţiile bugetare, cuantumul orelor de zbor alocate individual piloţilor în fiecare an este infim în comparaţie cu necesităţile reale ale unui pilot operaţional.

În aceste condiţii, în care paradoxul îşi dă mână cu destinul, iar "vina" de a fi prea mic pentru a mai zbura MiG-ul se poate împleti cu "vina" de a fi prea bătrân până la achiziţia noului avion multirol, şcoala oferă o soluţie. Varianta de a deveni instructor reprezintă o alternativă pentru a potoli din setea de zbor şi pentru o devenire profesională spre care tinerii piloţi tind încă din momentul alegerii carierei de pilot militar.

Căpitan-comandorul Remus Gherasim este instructor-şef pentru coordonarea zborurilor, având o experienţă de peste 1.200 de ore de zbor. "Nu-ţi poţi permite să eşuezi în formarea unui pilot. Toţi cei care vin în şcoală pentru a deveni piloţi o fac din pasiune, dintr-o chemare lăuntrică. Ei acceptă pentru a-şi îndeplini acest vis nişte privaţiuni, investesc vise şi sentimente, fac o serie de sacrificii. Viaţa de pilot se cuantifică, practic, în ore de zbor. Din păcate, datorită orelor puţine de zbor alocate, activitatea de învăţare trebuie reluată periodic, în loc să existe o evoluţie constantă în pregătirea lor. Însă dăruirea tinerilor piloţi te obligă, în calitate de instructor de zbor, să nu le înşeli aştep-

Familia Udrescu. Nicoleta şi Gabriel, colegi de zbor şi viitori instructori

IAR-99 „OIM"

tările sub nici o formă", este opinia căpitan-comandorului Gherasim.

Sublocotenentul Nicoleta Udrescu, promoție 2007, și **locotenentul Gabriel Udrescu**, promoție 2003, sunt doi piloți din tânăra generație care au ales o carieră ca instructori de zbor. Pasiunea comună pentru zbor a făcut posibil ca cei doi să-și unească destinele și în plan personal, în anul 2006. Încă nu au ajuns la nivelul de experiență necesar unui instructor, dar au speranțe că lucrurile vor evolua în bine. "Am fost bine primiți de colectivul de instructori ai escadrilei, din acest punct de vedere ne-am integrat fără probleme. Am optat pentru statutul de instructori deoarece în acest moment, în școală ni se oferă șansa de a realiza progrese. Instructorii ne acordă

Locotenent-comandorul Adrian Crișan – gata de zbor

nându-le discret și tenace să și le respecte. Nu-i loc, între cer și pământ, de jumătăți de măsură. Chiar dacă generațiile tinere sunt caracterizate de o doză substanțială de pragmatism, valoarea lucrului bine făcut trebuie să primeze, este o condiție esențială a acestei meserii", este opinia **căpitan-comandorului Florin Ionescu**, instructor cu peste 1.200 de ore de zbor.

Am părăsit aerodromul împinși de același vânt tăios care ne întâmpinase la sosire. Am lăsat în urmă piloții cu gândurile și cu sistemul lor de iluzii despre zbor, despre aviație, cu speranța mărturisită că planul de zbor aprobat pe anul în curs va rămâne neafectat de... criză.

Predarea aeronavei după zbor, pentru refacerea capacității de luptă

Într-o perioadă în care înțelegerea pentru aviație sau patriotismul au devenit simple concepte demodate până spre dispariție, cu toții, piloți și instructori, așteaptă ziua în care onoarea și dragostea pentru zbor vor însoți din nou piloții tineri pe aerodromuri și când orele de cer senin nu vor fi măsurate tragic pe degetele de la o singură mână. Iar instructorii vor împărtăși tinerilor piloți experiența lor în arta pilotajului, nu explicații despre constrângeri bugetare.

încredere, programul de zbor se respectă, în general. În unitățile operaționale am fi zburat mult mai puțin decât aici. Aceste întreruperi în pregătire afectează dezvoltarea deprinderilor tehnicii de pilotaj", ne-a declarat Nicoleta.

"Responsabilitatea unui instructor de zbor este foarte mare. Cu instructorul în spatele tău, siguranța la bord este asigurată în totalitate dacă respecți condițiile meteo. Când ieși pentru prima dată la simplă, ai parte de senzații complexe: orgoliul că ai ajuns în această fază se suprapune cu teama de a nu greși. Teama, chiar dacă există, nu se manifestă, rămâne la nivelul subconștientului. Ai sacrificat atâția ani pentru acest vis, cum să-ți fie teamă?", ne-a întrebat retoric Gabriel Udrescu, aspirant la statutul de instructor de zbor.

"Nu toți piloții devin instructori de zbor. Nu toți instructorii sunt la fel. Înainte de a deveni instructor trebuie să te dovedești un pilot foarte bun și un caracter ales. Trebuie să-ți afli ție însuți limitele, să ți le respecți, astfel încât să fii capabil a le afla pe ale celorlalți, mici și tineri, impu-

ZÂMBETE ... DIN AVION!

Umorul s-a împletit, în mod fericit, cu vocația de zbor a românilor. Aproape fiecare serie de zburători a avut „eroul" său, ale cărui fapte hazlii – unele producându-se fără voie – au devenit celebre, intrând în istoria aviației române. Prezentăm cititorilor una dintre ele.

Alungă oile, că aterizează dom' pilot!

În memoriile sale, generalul de cavalerie av. Panait Cholet ne-a lăsat importante informații despre începuturile aviației române, dar și multe întâmplări hazlii. Una dintre acestea este următoarea:

„Aveam la școala militară de zbor de la Cotroceni un coleg, pe locotenentul de artilerie Ovidiu Pârvulescu, promoția 1912, care nu-și luase brevetul de pilot.

Era cam fricos, ajunsese la decolare și aterizare în linie dreaptă. Într-o zi din frumoasa toamnă a anului 1913, plecând să execute un zbor, s-a pierdut cu firea și, la aterizare, a depășit linia unde era fixat locul de venire la sol. Dincolo de această linie, era un câmp pe care păștea oile. Cum nu știa ce să facă, fiind la 10 m înălțime, a început a striga la ciobani să gonească oile, că aterizează dom' pilot. N-a mai stat pe gânduri – benzina îi era pe sfârșite –, și a aterizat printre mioare. Helicea a hăcuit mai multe oi nevinovate, avionul s-a deteriorat și <<pilotul>> și-a rupt piciorul. Unii elevi-piloți au auzit, de asemenea, cum Pârvulescu îi striga pe ciobani să oprească avionul din mers. Ciobanii au venit la aeroplan, e adevărat, dar nu să-l salveze pe zburătorul rănit, ci să-l ciomăgească pentru paguba produsă. Sărmanele mioare au fost duse la popotă pentru pregătirea mesei, iar noi toți am plătit ciobanului paguba.

Câteva zile la rând, ni s-a servenit tot felul de preparate din bietele mioare, bucătarul inventând chiar un fel anume „Pastramă à la Pârvulescu". După această întâmplare, mulți dintre camarazii mei nu mai suportau nici mirosul vestitei pastrame de oaie...".

Prof. dr. Valeriu AVRAM ■

STRAJA DE PE MUNTE

Căpitan Mircea BARAC ■

Batalioanele de rachete sol-aer cu bătaie medie au fost dispuse, conform concepției și din considerente tactice, în jurul marilor centre industriale. Situate în zone discrete, izolate de civilizație, mascate de forme de relief și de vegetația pădurilor, cu drumuri de acces mai mult bănuite, aceste unități de elită au vegheat, decenii la rând, la securitatea spațiului aerian din zona de acțiune.

Prinse în vârtejul unei continue restructurări a sistemului militar, înzestrate cu o tehnică aflată la limita de uzură fizică și morală, dar încadrate cu un stat de organizare actualizat la nivelul de ambiție asumat față de NATO, actualelor batalioane de rachete sol-aer le-au fost reconsiderate misiunile inițiale. Cel puțin până la înzestrarea mult așteptată cu o tehnică modernă, interoperabilă cu cea a Alianței Nord-Atlantice și compatibilă cu cerințele războiului modern.

Aventura montană

După un drum de mai bine de 20 de kilometri şerpuit prin satele de munte din depresiunea Braşovului, maşina virează la marginea unui sat pe un drum forestier. Zăpada de jumătate de metru reflectă razele soarelui rece al dimineții de iarnă în irizații de diamant, iar eu mă pregătesc pentru un marş ostăşesc până la unitate. "Nu e mult, vreo trei sau patru kilometri, dar maşina urcă, am cauciucuri de iarnă. Dacă nu, montăm lanțurile", mă anunță zâmbind însoțitorul meu, **maiorul Dănuț Bălos**, şeful de stat major al batalionului. Vine cu maşina personală deoarece este o perioadă în care au avut loc multe schimbări datorită integrării unității în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer. De multe ori este nevoit să rămână peste program pentru a rezolva toate problemele, iar aici, în pădure, nu sunt stații de transport în comun! Drumul este feeric, crengile copacilor împovărate de greutatea zăpezii se încovoaie în arce de cerc ce se unesc deasupra drumului, formând un tunel alb decupat parcă dintr-un tablou hibernal. Reveria se destramă la vederea autocamionului care transportă personalul. Derapat în afara drumului, aşteaptă să fie remorcat pentru a putea duce personalul acasă la sfârşitul programului. "Se întâmplă destul de des. Camionul este vechi, iar piesele de schimb foarte rare. Tracțiunea de pe puntea spate provine de la alt camion, are pinioanele diferite, iar roțile din spate se învârt mai repede decât cele din față, motiv pentru care derapează foarte uşor pe zăpadă", mă lămureşte maiorul Bălos. Mă fac că înțeleg deşi nu prea pricep cum de se riscă în astfel de condiții. Ceva mai în față, căpitanul Iliescu montează lanțurile pe cauciucurile propriei maşini. Din deal coboară o maşină, iar asta devine chiar o provocare, deoarece pe drum abia se strecoară o maşină. După câteva manevre depăşim şi acest hop, iar la câteva viraje distanță intrăm, în sfârşit, pe poarta unității.

La vremuri noi, misiuni noi

În aerul rece dar tonifiant de munte, pe platoul din fața comandamentului, efectivului adunat în formație i se transmit reperele zilei

Maistrul militar Vasile Melinte, veteranul batalionului

de către comandantul batalionului, **locotenent-colonelul Valentin Ranga**. Nu sunt necesare nominalizări. Fiecare ştie exact ce are de făcut. Totul a durat doar câteva minute.

"Nu cu mult timp în urmă, altele erau condiţiile în care ne desfăşuram activitatea şi altele erau misiunile noastre", realizează o introducere cu iz de scuză comandantul, privind nostalgic spre harta dispunerii tehnicii în incinta unităţii. "Complexul de rachete sol-aer din înzestrare, de tip VOLHOV, a fost conceput într-o epocă în care tehnica de calcul se baza pe principii analogice. A avut perioada sa de glorie, a fost eficient şi şi-a demonstrat fiabilitatea de-a lungul timpului, în diferite contexte. Tragerile din stepa rusească în poligonul de la Ashuluk sau cele din poligonul de la Capu Midia au confirmat atât acest lucru, cât şi profesionalismul celor ce deservesc un astfel de complex. Revoluţia tehnică din ultima perioadă şi noul context geopolitic în care este angrenată ţara noastră au impus o regândire a sistemului militar, fapt ce a afectat şi trupele de rachete sol-aer. Anul trecut a reprezentat un moment important al existenţei unităţii, deoarece acesta este singurul batalion de foc rămas în urma desfiinţării Regimentului 11 Rachete Sol-Aer. În Braşov a mai fost păstrată o companie tehnică ce are ca rol deservirea batalionului, însă ambele subunităţi sunt integrate în acest moment în structura Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer. Colectivul actual este alcătuit din cadre ale fostei echipe şi din cadre provenite în urma desfiinţării regimentului. Un fapt remarcabil este acela că media de vârstă a personalului se situează în jurul a 30 de ani. Deci, un colectiv tânăr, ambiţios, format din caractere puternice. Deşi eterogen la un moment dat, în decurs de câteva luni s-a realizat o cristalizare a relaţiilor interumane din cadrul grupului, fond necesar omogenizării echipei de luptă.

În condiţiile actuale, misiunea principală o constituie asigurarea rezervei de forţe a brigăzii şi, la ordin, sprijinirea cu mijloace tehnice a batalioanelor aflate în dispozitiv de luptă. Totodată, fiind primul an de instrucţie în noua formulă, se urmăreşte creşterea competenţei profesionale a cadrelor şi sergenţilor gradaţi voluntari – sgv, în scopul menţinerii stării de operaţionalizare a forţelor şi mijloacelor.

Chiar dacă nu este de generaţie nouă, tehnica actuală oferă posibilitatea dezvoltării metodelor, tehnicilor şi deprinderilor pentru însuşirea unor sisteme automatizate din compunerea oricăror complexe de rachete sol-aer. De asemenea, se pot realiza deprinderile practice necesare exploatării sistemului şi întreţinerii acestuia, astfel încât la următoarele trageri, întreaga echipă să acţioneze în baremele impuse, într-o manieră profesionistă", ne-a explicat locotenent-colonelul Ranga.

Piatra de încercare: rezistenţa la schimbare

Subordonarea batalionului unui comandament aflat la sute de kilometri distanţă generează o serie de disfuncţionalităţi. Maiorul Bălos, un autodidact prin excelenţă, a încercat de-a lungul carierei militare să "se specializeze" în cât mai multe domenii, pentru a putea gestiona diferitele situaţii care apar în actul de conducere. Astfel, după absolvirea ASE-ului, a fost finanţistul regimentului. Apoi, a făcut o serie de cursuri de calculatoare, pentru că în ziua de azi trebuie să ştii să instalezi un sistem de operare, politici de securitate etc. Toate acestea îl ajută acum să gestioneze o situaţie dificilă.

"Facem eforturi foarte mari, deoarece nu avem în stat structură de personal şi nici serviciu financiar. De exemplu, transmiterea documentelor cu caracter de servici nu se poate realiza decât prin intermedul reţelei intraman, prin curier sau prin poşta militară. Întrucât nu dispunem de reţea intraman, iar poşta militară ajunge o dată pe săptămână, singura soluţie viabilă rămâne curierul. Pentru fiecare ordin transmis de comandament cu caracter secret de servici trebuie să trimitem curier la Bucureşti, la comandament. O dată pe lună, toţi gestionarii trebuie să meargă la Bucureşti pentru confruntarea fişelor de evidenţă. Pe linie financiară trebuie să facem acelaşi traseu de două ori pe lună pentru salarii şi deconturi. La fel, medicul şi sanitarul execută convocări lunare la comandamentul brigăzii. De asemenea, tot prin intermediul comandamentului ni se asigură toate resursele, inclusiv consumabilele de birotică.

Echipa de luptă execută controlul funcţional al tehnicii

Sigur, pe acest fond au apărut o serie de nemulţumiri ale oamenilor, cărora li s-au dat unele drepturi salariale cu întârziere, ori au obţinut foarte greu adeverinţele medicale. Apoi, este ştiut că există o rezistenţă a omului la schimbare. Au sosit oameni noi în colectiv, inclusiv eu sunt nou pe această funcţie. Unii şi-au simţit ameninţat statutul. Sunt aspecte inerente, care apar în astfel de momente. Fiecare trebuie să înţeleagă că acum şi cei cu state vechi în batalion şi cei nou sosiţi formăm o echipă şi trebuie să ne împărţim sarcinile

Locotenent-colonelul Valentin Ranga, comandantul batalionului

astfel încât să ne putem desfăşura activitatea în condiţii cât mai bune", ne spune maiorul Bălos.

Maistrul militar principal Vasile Melinte, promoţie 1980, este încadrat tot din acelaşi an în cadrul batalionului. Nea Lică, aşa cum îl alintă colegii, a participat la realizarea infrastructurii batalionului la propriu, cărând găleţi cu beton pentru construcţia punctului de comandă sau a clădirilor comandamentului. Profesional, s-a împlinit prin participarea la trageri de luptă de 3 ori la Ashuluk şi de 10 ori la Capu Midia. 15 ani a fost operator pe staţia emisie-recepţie, alţi 14 în cabina AC (aparatura de calcul). De ani de zile este veteranul batalionului, respectat de colegi ca un profesionist desăvârşit. Are multe amintiri frumoase nea Lică de povestit nepoţilor la gura sobei, după aproape 30 de ani ca rachetist. Dar o amintire care l-a marcat în carieră îi va rămâne în memorie pentru totdeauna, deşi nu are legătură cu activitatea profesională. "În 1985 am pierdut carnetul de partid. Am fost foarte stresat din această pricină. Pe vremea aia acest fapt era considerat un gest de sfidare. Am fost notat cu satisfăcător, deşi obţinusem calificative foarte bune la tragerile de la Ashuluk, chiar în acelaşi an. Totodată, am fost amânat la avansare", rememorează nea Lică amintirea unor vremuri demult apuse. "În ziua de azi, maiştri militari duc prin cumul funcţii de ofiţeri...", ne spune gânditor nea Lică.

Instrucţia – ultima, dar nu cea din urmă

În Biroul Operaţii şi Instrucţie îl întâlnim pe **căpitanul Ştefan Iliescu**, şeful instrucţiei. De la acesta aflăm că "cea mai importantă activitate pe care batalionul urmează să o desfăşoare în acest an va fi o aplicaţie în poligonul Capu Midia pentru executarea lucrărilor de întreţinere la tehnica din tabără. Deşi absenţa tragerilor de luptă din program îi conferă un caracter oarecum... fad, antrenamentul va fi benefic pentru creşterea coeziunii echipei de luptă. De fapt, batalionul a participat anul trecut la un exerciţiu cu trageri de luptă în poligon, activitate la care a fost apreciat cu calificativul Foarte Bun. Planificarea instrucţiei este destul de dificilă deoarece, neavând în stat pluton de poliţie militară, paza cazărmii se execută cu sergenţii gradaţi voluntari încadraţi pe

specialităţi tehnice, în cadrul complexului", ne-a explicat căpitanul Iliescu.

Căpitanul Iliescu a fost anul trecut ofiţer de legătură pe linie de operaţii în Kandahar, în cadrul Batalionului 33 Vânători de Munte. Cea mai mare dezamăgire a sa este faptul că experienţa acumulată în focul luptei nu poate fi valorificată în cadrul batalionului, în condiţiile actuale.

Comandantul bateriei radio-tehnice, **căpitanul Sergiu Dandu,** confirmă spusele de mai sus ale maistrului Melinte: "Avem, într-adevăr, un deficit în ceea ce priveşte încadrarea cu ofiţeri. Funcţiile nu sunt foarte atractive din cauza lipsei de perspectivă şi datorită lipsei de motivaţie pentru exploatarea acestui tip de tehnică. Este destul de dificil să acumulezi informaţii care ştii că nu-ţi vor mai folosi în viitor. Dacă nu cu mult timp în urmă aparatura AKORD exista în doar câteva batalioane, acum avem această aparatură

Maiorul Dănuţ Bălos – un ofiţer polivalent

deosebit de utilă în antrenamentul echipei de luptă, însă nu o putem utiliza la capacitate maximă deoarece nu este încadrată. Prin urmare, ne limităm la exploatarea ei în virtutea experienţei acumulate în timp de un maistru militar".

Maistrul militar clasa I Cristian Tita, promoţie 1987, a încadrat la începutul carierei funcţii în cadrul bateriilor de tunuri antiaeriene. Din 1992 a făcut pasul spre rachete, o armă mult mai tehnică. A ocupat, pe rând, funcţii de operator pe fluxul tehnologic, în cadrul bateriei radio-tehnice sau bateriei lansare. "În momentul de faţă este greu de realizat coeziunea unei echipe de luptă datorită deselor modificări generate în procesul restructurării. De asemenea, un alt motiv care se reflectă negativ în randamentul unui operator este faptul că acesta este obligat să schimbe funcţia la fiecare avansare în grad", este de părere maistrul Tita.

Întâmplător sau nu, în ziua vizitei noastre, bateria lansare a desfăşurat instrucţie la material. **Caporalul Cornel Istrate**, servant şi comandant de rampă consideră că activitatea echipelor rampelor de lansare se poate desfăşura în condiţii normale, chiar dacă vremea nu pare foarte prietenoasă. "Antrenarea echipelor rampelor de lansare se desfăşoară fără probleme. În momentul de faţă, toţi servanţii care compun echipele rampelor de lansare au deprins automatismele necesare încărcării şi descărcării rachetei pe/de pe rampa de lansare, precum şi pe cele de trecere a tehnicii din poziţie de luptă în poziţie de marş şi invers. De asemenea, lucrările de întreţinere a tehnicii pot fi executate la termenele stabilite", ne dă asigurări caporalul Istrate.

Rachetele nu mai reprezintă o lume exclusiv a bărbaţilor

În timpul desfăşurării antrenamentului, ne-a atras atenţia unul dintre servanţi. **Soldatul gradat voluntar Maria Nedelcu** face, în mod absolut involuntar, notă discordantă în cadrul echipei rampei de lansare. Nu pe considerentul că ar fi o meserie specifică bărbaţilor, ci pentru că este prima fată pe care am întâlnit-o încadrând o astfel de funcţie. Şi, nu în ultimul rând, datorită pregătirii pe care o are. Absolventă a Facultăţii de Litere, specializarea română-engleză în anul 2005, a activat o perioadă ca profesoară de limba română. "Să devin cadru militar a fost un vis al meu la care am ţinut foarte mult. Am renunţat la catedră pentru asta. Trebuie să recunosc că în momentul în care am făcut acest pas nu eram familiarizată deloc cu sistemul militar, iar din explicaţiile oferite la centrul de recrutare am înţeles altceva. Aveam alte aşteptări. Nu pot să spun că regret decizia pe care am luat-o, consider că am făcut un prim pas. În continuare, intenţionez să urmez cursurile pentru a deveni subofiţer pe filieră indirectă sau, de ce nu, chiar ofiţer. În ce priveşte viaţa şi activitatea într-un

Verificarea instalaţiilor fluxului tehnologic

batalion de rachete sol-aer, pot să spun că am găsit întotdeauna înţelegere din partea colegilor, care m-au sprijinit şi m-au ajutat să mă integrez în cadrul colectivului. Acest fapt m-a motivat să depun eforturi în continuare pentru a accede în corpurile superioare ale cadrelor militare", ne-a declarat Maria, plină de optimism. Noi îi dorim succes Mariei în tentativa de a-şi îndeplini scopul şi suntem convinşi că în viitor, datorită determinării sale, o vom reîntâlni pe funcţii specifice pregătirii sale.

În realitate, Maria nu este singura prezenţă

SCV Maria Nedelcu, servant rampă lansare

feminină din cadrul batalionului. Funcţia de operator la sistemul de formare al comenzilor este încadrată de un maistru militar, iar funcţiile de psiholog şi de medic al unităţii sunt încadrate de personal civil contractual reprezentând sexul frumos.

Laura Tinca este specialist în medicina de familie. A fost încadrată iniţial în funcţia de medic al escadrilei de instructori pentru piloţi, care a funcţionat o perioadă în cadrul Academiei Forţelor Aeriene. De fapt, şi Laura a visat la haina de ofiţer, dorind să urmeze tradiţia moştenită de la tatăl său, însă nu au existat locuri pentru fete în anul în care a intrat la facultate. "La batalion ne descurcăm cum putem. Eu am un tensiometru şi un stetoscop, cadrele au strâns un fond din care am achiziţionat câteva medicamente pe care nu le primim prin intermediul spitalului militar (sau le primim în cantităţi insuficiente), deşi sunt necesare. Funcţia a fost mulţi ani neîncadrată. Prin urmare, am constatat că personalul tratează cu superficialitate acest aspect, al sănătăţii, în lipsa unei informări corecte venite din partea unui medic. Pentru anul în curs sper să reuşesc să programez întregul personal la vizita medicală anuală, o activitate ignorată în ultimii ani", ne împărtăşeşte Laura principalul obiectiv în calitate de medic.

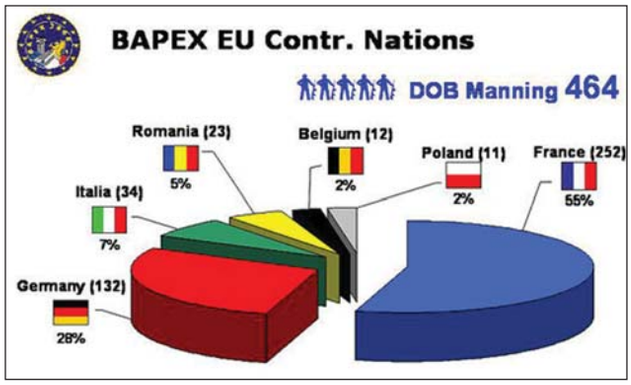
Conform legilor nescrise ale evoluţiei, orice entitate se află permanent într-o continuă schimbare. Descendent din fostul Regiment 11 Rachete Sol-Aer "Horea", desfiinţat anul trecut în contextul amplului proces de restructurare, transformare, integrare şi profesionalizare a Forţelor Aeriene, actualul batalion de rachete sol-aer rămas în dispozitiv în jurul Braşovului se încadrează din punct de vedere conceptual în categoria subunităţilor reduse numeric, dar mai mobile, mai flexibile, mai eficiente din cadrul categoriei noastre de forţe, compatibilă cu structurile NATO.

BAPEX '08

***Plutonier major Sorin SĂFTOIU* ■**

Desfăşurat în perioada 28.11–06.12.2008, la Baza Aeriană Vouziers-Sechault, Franţa, "Bapex '08" a însemnat, pentru Grupul E.O.D. din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, prima misiune realizată cu modulul E.O.D. operaţionalizat.

"Cooperarea multinaţională şi multistructurală trebuie să devină elementul de bază, liantul dintre componentele forţelor aeriene europene. Exerciţiul Bapex '08 şi-a propus, în principal, acest lucru. Importanţa şi rolul detaşamentului român prezent la exerciţiu a fost relevată de amploarea tot mai mare pe care o iau acţiunile teroriste şi atacurile cu elemente explozive, fapte care ne obligă să încercăm modalităţi de protecţie a persoanelor necombatante, cu siguranţa că locaţiile de extracţie şi depunere a acestora sunt unele sigure. Salut prezenţa militarilor români şi sper să mă bucur de aportul profesionalismului lor", declara **generalul de brigadă aeriană Olivier Allard**, directorul



exerciţiului, la deschiderea acestuia.

Scopul activităţii – instruirea personalului E.O.D pentru lucrul în mediu multinaţional pe linia controlului şi neutralizării dispozitivelor explozive (E.O.D.) şi perfecţionarea metodologiei specifice în vederea participării modulului E.O.D. la forţele destinate NRF-17 (NATO Response Force) – a fost unul prezent şi pe agenda de pregătire a militarilor noştri.

"Credem că am executat o simulare reuşită în ceea ce priveşte validarea pachetului de forţe al Uniunii Europene, din care am fost propuşi să facem parte şi noi. De asemenea, simularea a demonstrat capacităţile noastre de susţinere a operaţiunilor de evacuare a cetăţenilor necombatanţi din zone de luptă", ne-a declarat **maiorul Constantin Cimpoiaşu**, comandantul Grupului E.O.D. şi şeful detaşamentului român.

Pe lângă elementele teoretice şi componentele de acţiuni standardizate, militarii români prezenţi în Franţa au depăşit numeroase alte bariere psihologice şi practice: cazare în corturi, în luna decembrie, etape de acţiune specifice – predislocare, dislocare aeriană, integrare în structura de protecţie a forţei unei baze aeriene disponibile, VIP DAY, crearea de relaţii cu membrii celorlalte delegaţii.

Reprezentarea la exerciţiu a reconfirmat importanţa prezenţei detaşamentului român. Procentul de 5% a situat, astfel, Grupul E.O.D. pe cea de-a treia treaptă a proporţiilor şi necesităţilor de participare, după Franţa – ţara gazdă – cu 57% şi Germania – 27%.

"În ceea ce priveşte activităţile practice desfăşurate, putem spune că acestea au atins o paletă largă de priorităţi pentru noi. Aş aminti numai câteva dintre ele: descoperirea şi neutralizarea diferitelor dispozitive explozive, schimb de experienţă cu elemente similare, suport pentru evacuare de personal, expoziţie statică", este aprecierea **locotenentului Florin Drăgoi**. Mai amintim noi şi brief-ul de prezentare, susţinut cu ocazia VIP DAY şi rotirea personalului E.O.D. în funcţii-cheie din conducerea DOB (DOB Commander EOD Advisor) şi din Centrul Întrunit de Operaţii a Protecţiei Forţei (JDOC EOD Adviser).

Bilanţul exerciţiului avea să cuprindă numai aprecieri pozitive, deoarece s-a reuşit integrarea deplină a modulelor celor şase state participante (Franţa, Germania, Polonia, Belgia, Cehia, România) într-o bază aeriană dislocabilă, dar şi sporirea nivelului de profesionalism atât din punctul de vedere al situaţiilor tactice create, cât şi din cel al preocupării manifestate de participanţi pentru rezolvarea acestora.

De asemenea, dintre cei doi militari citaţi pentru merite deosebite, unul a fost **plutonierul Radu Costel,** şef de echipă E.O.D.

Aşadar, atunci când tehnica este apropiată de cerinţele actuale ale luptei contra terorismului sau ale misiunilor internaţionale de sprijin şi profesionalismul celor care o deservesc se află la nivel optim, reuşita este asigurată. Probabil aceasta este cheia succesului – tehnică de actualitate, dăruire şi pregătire profersională ridicată. Grupul E.O.D. din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene este una dintre structurile noastre care reuneşte aceste calităţi.

ELICOPTERELE CU REACŢIE DECOLEAZĂ SPRE DECENIUL 5

Intrarea elicopterelor în dotarea aviaţiei române şi întrebuinţarea lor în misiuni dintre cele mai diverse a avut, în timp, o evoluţie spectaculoasă. Privite la început cu o nedisimulată îndoială, vârtelnicele zburătoare păreau o curiozitate. Nu numai în câmpul tactic al acţiunilor de luptă, ci şi pe terenurile în care se iveau instantaneu, pentru a rezolva situaţii pe care nici un alt mijloc, terestru sau aerian, nu le putea soluţiona. Multe, cu un mare grad de risc. De care, cei mai conştienţi eram noi, piloţii ce plecasem de la manşa avioanelor clasice sau reactive pentru a pătrunde în tainele noului aparat de zbor. Şi nu puţini dintre noi, ironizaţi şi subestimaţi de alţii, dar şi de noi înşine, ne întrebam adesea ce căutăm în carlinga acelor "fiare de călcat aerul", din care, în cazuri extreme, era aproape imposibilă supravieţuirea.

Comandor (r) Vasile IURAŞCU ■

Contextul istoric

Era în 1956, când primele elicoptere Mi-4, de producţie sovietică, au început să zumzăie pe cerul României. Avioane erau mai în toată lumea. Elicoptere, mai puţin. Ţara, armata, aviaţia noastră au avut o asemenea prioritate. Apoi au venit alte tipuri: Mi-1 şi SN-2. S-au format două escadrile, care au încadrat primul regiment de elicoptere, la Alexeni.

Se executau zboruri de instrucţie. Aplicaţii în sprijinul forţelor terestre, maritime, aeriene. Trageri cu armamentul de bord asupra dispozitivelor şi mijloacelor marcate ca "inamic". Misiuni de transport desant, VIP-uri, materiale, răniţi, naufragiaţi din calea

Comandorul Vasile Iurașcu, la bordul elicopterului Mi-8

apelor revărsate, în locuri inaccesibile oricărui mijloc, în folosul agriculturii, silviculturii, sistemului energetic, construirii unor magistrale rutiere la mii de metri înălţime, salvării de oameni aflaţi în situaţii limită etc.

Diversificarea sarcinilor, creşterea gradului de operativitate la solicitări în întrebuinţarea multirol a elicopterelor şi, nu în ultimul rând, stringenţa modernizării au determinat înzestrarea Aviaţiei Militare din România cu aparate de zbor reactive.

Era în anul 1968. Onoarea trecerii pe noul tip, Mi-8, bimotor, cel mai în vogă atunci, a revenit unor experimentaţi piloţi şi tehnicieni din escadrila de Mi-4 de la Alexeni, cu titluri de clasificare 1 şi 2. Un detaşament, pe care am primit mandat să-l conduc, avea să se deplaseze în fosta URSS, în regiunea Poltava, în vara acelui an. Au intervenit însă evenimentele din Cehoslovacia – invadarea acestei ţări de către trupe ale Tratatului de la Varşovia, agresiune la care, spre cinstea ei, România nu a subscris, dimpotrivă, a condamnat-o vehement, stârnind admiraţia întregii lumi. În noul context politico-militar, detaşamentul propus a trebuit să-şi continue zborurile, mult mai numeroase, zile şi nopţi de-a rândul, alături de ceilalţi aviatori. Ţara şi armata erau în stare de alarmă. De prevenire şi, eventual, ripostă hotărâtă împotriva unei presupuse escaladări în spaţiul naţional a agresiunii .

La mijlocul lunii octombrie, când s-au mai liniştit "apele tulburi", am plecat cu trenul până la Kiev, apoi la Poltava şi, de acolo, cu o altă legătură spre Kremenciug. Pe 17 octombrie, am început cursurile pe grupe: piloţi, tehnici de bord, specialişti aparate de bord şi radio. Potrivit convenţiei dintre cele două ţări, trecerea pe noul tip de elicopter trebuia să se încheie pe 30 decembrie. Debutul, fixat iniţial în august, se mutase însă, datorită situaţiei explicate mai sus, pe 17 octombrie. Cu toate că eram în întârziere cu două luni, nici o modificare nu a fost acceptată asupra prelungirii termenului limită.

Aşa că a trebuit să-i ajungem din urmă, într-un timp atât de scurt, pe cei alături de care ne instruiam şi care începuseră în luna programată – august: aviatori din Pakistan, Ungaria, Etiopia şi URSS. Un tur de forţă extraordinar. Cursuri şi studiu zilnice, de la orele 8 la 21, cu o pauză de prânz de două ore. Şi am reuşit această performanţă. Spre uimirea tuturor.

La examenul susţinut de piloţi şi personalul tehnic, am obţinut rezultate foarte bune, aşa încât am fost admişi la zbor. După satisfacerea stadiului de practică, specialiştii au plecat în ţară, pe 14 decembrie. Noi, personalul navigant, am început zborul pe 10 decembrie, pe aerodromul Globino, aflat la 60 de km distanţă de Kremenciug. Eram patru piloţi. Eu şi maiorii Mihai Fitcal, Teodor Condruz, Carol Covaci. Instructorul nostru, pilotul sovietic Achim, pregătea, în acelaşi start, şi piloţii pakistanezi şi etiopieni. Ne rânduiam toţi la un singur elicopter Mi-8. Motivau că nu aveau altele, scuzându-se că sunt "în misiuni" în Cehoslovacia.

Din această cauză, nu am reuşit toţi să parcurgem întregul program, astfel că numai eu şi maiorul Fitcal am terminat pregătirea. După zece ore de instruire, ni s-a acordat brevetul de pilot-instructor pe elicopterul Mi-8. Condruz şi Covaci au realizat numai cinci ore. Aveau să-şi definitiveze pregătirea în ţară.

După numai 20 de zile de start, încheiam zborurile la Globino şi plecam, pe 30 decembrie, spre Bucureşti. Revelionul ne-a prins la Kiev. Parcă-mi vine să zic: ca pe nişte amărâţi de soldaţi, în tren.

Prima escadrilă

Primele luni ale anului 1969 au fost de excepţie. Patru elicoptere cu reacţie Mi-8 sosiseră deja în ţară, la Alexeni, înaintea noastră, aduse de piloţi sovietici. La unitate, curiozitate maximă. Mai ales la cei ce fuseseră nominalizaţi, prin Ordin de Zi, să treacă pe noul tip de elicopter: graţios, dar şi impunător, puternic, elegant. Cei care zburasem pe avioane reactive, resimţeam în urechi şuieratul turbinelor.

S-a format o escadrilă de Mi-8, cu trei patrule. Comandanţi erau: cei doi maiori, Covaci şi Condruz, colegi de instruire în URSS, şi maiorul Nicolae Grigorescu, el urmând să plece de la "alfabet", ca mai tinerii Mihai Bălilescu, Victor Loter, Gheorghe Jeler. Aceştia trebuiau să ţină aproape de experimentaţii colonel Ioan Ghinea, comandantul regimentului, maiorii Constantin Nae şi Vasile Iulică, locţiitorii săi, maiorul Nicolae Licu, căpitanul Iuliu Şuba, toţi aceştia piloţi clasa 1 şi 2, cu ani serioşi de stagiu pe celelalte tipuri, clasice, de elicoptere.

Deci nu de la alfabet, cum am glumit eu, porneau.

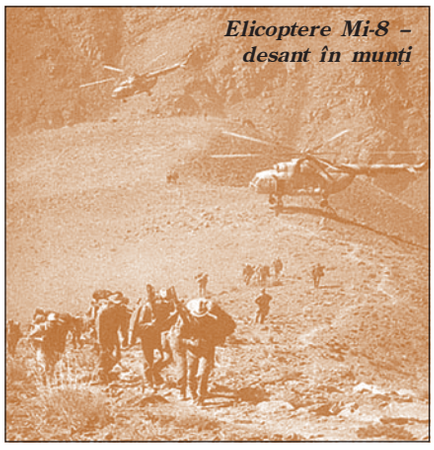
Sutele de misiuni, unele foarte dificile, executate până atunci, ziua sau noaptea, îi recomandau de la sine. Temelia era zidită încă din anii anteriori. Era vorba, într-un fel, de o schimbare "de ton", cu tot ce însemnau pașii spre modernizare.

La care s-au angajat, atât de armonios, și tehnicienii, în frunte cu inginerul șef al regimentului, maiorul Rafael Teodorescu, căpitanul Petru Porumb, inginerul escadrilei, care învățase împreună cu noi tainele elicopterului reactiv în URSS.

Comandant de escadrilă fiind, împreună cu locțiitorul meu, maiorul Mihai Fitcal, și ajutați îndeaproape de Condruz și Covaci, după terminarea cursurilor de trecere și examenul de absolvire, în martie s-a început zborul. Seriozitatea și angajarea deplină ne-au scutit de orice premiză sau eveniment.

În scurt timp, alți zece piloți, patru tehnici de bord și specialiști în instalații au primit brevetul pe noul tip de elicopter, așa că, în a doua parte a anului 1969, am putut executa, cu tot efectivul, aplicații cu zboruri în munți, deasupra mării, starturi de noapte în condiții meteorologice normale și grele pentru menținerea sau obținerea titlului de clasificare: clasa 1 și a 2-a. Era o realizare de excepție.

În septembrie 1969, elicopterul Mi-8 a fost prezentat, de un echipaj comandat de subsemnatul, în



Elicoptere Mi-8 – desant în munți

fața Palatului de la Scroviștea, șefului statului. Toată asistența a rămas impresionată. De atunci, deplasările VIP-urilor în teritoriu, în condiții de multe ori speciale, ce necesitau regim de urgență, în locuri mai puțin sau mai greu accesibile, se făceau numai cu Mi-8.

Mi-8, aeronavă de protocol, transport materiale şi intervenţie umanitară

În octombrie 1969, onoare mare pe mine, Condruz și maistrul militar, tehnic de bord, Ion Florescu. Echipajul nostru intra în componența mijloacelor de zbor puse la dispoziția președintelui SUA, Richard Nixon, aflat în vizită în România. Specialiștilor americani, nelipsiți de la bord, nu le venea parcă să creadă că avem și stăpânim o asemenea tehnică modernă. Apoi, cu acest tip de elicopter și altele cu reacție intrate ulterior în dotare, aveam să transportăm în zone muntoase, în Deltă, în diverse alte locuri o serie întreagă de șefi de state și de guverne. Din Iran, Olanda, Belgia, Danemarca, Suedia, India, Cuba, din unele țări ale Africii. Șahinșahului Iranului, Mohammad Reza Pahlavi Aryamer, aveam să-i predau, pentru un timp, comenzile, la solicitarea lui insistentă și cu aprobarea șefului statului român. A lăudat Alouette-ul, dar și pe noi, echipajul. Era un mare pilot împăratul fostei Persii. Am primit, ca mulțumire, zâmbetul marii doamne Indira Gandhi, calda strângere de mână a președintelui Germaniei, a lui El Lider Maximo, Fidel Castro, a lui Kwane Nkrumah, președintele Ghanei, a lui Cevded Sunay, președintele Turciei.

Peste ani, aceste zboruri au devenit memorabile pentru mine, ca și pentru toți ceilalți piloți și tehnicieni care au reprezentat cu cinste și onoare aeronautica militară română în fața unor înalți demnitari ai timpului.

După cum istorice sunt și zborurile, timp de peste doi ani, începând din noiembrie 1969, cu elicopteriștii primei escadrile de elicoptere cu reacție de la Alexeni, care "s-au rotit" la misiunile, cu baza pe aerodromul de la Sibiu, pentru construirea grandiosului drum strategic, Transfăgărășanul. Fără nici un incident, deși zborurile, mai ales decolările, aterizările, punctele fixe, la asemenea altitudini, adeseori pe timp de ceață, de lapoviță și ninsoare erau extrem de riscante. Curajul și profesionalismul au învins. Mai puțin însă au reușit ele să pătrundă și să impresioneze sufletele împietrite ale mai marilor acelor vremuri, care au fost dureros și nedrept de zgârcite în recunoștință cu noi, cei care, înfruntând pericolul și capcanele zborurilor în teren muntos, capriciile meteorologice, transportam la Bâlea Lac oameni, materiale, hrană, tehnică de lucru etc.

Între timp, a crescut atât numărul elicopterelor cu reacție, cât și al personalului care le exploata în zbor și la sol.

Măsura a fost și salutară și... salvatoare. Fiindcă de sus a căzut potopul peste țară. În timpul catastrofalelor inundații din 1970, Alexeniul devenise capitala intervențiilor rapide. De la comandament, din București, sau direct din diverse zone calamitate soseau, pe calea undelor, SOS-uri disperate. Oameni sinistrați, animale în pericol de a fi înghițite de ape, bunuri materiale erau transportate la locuri sigure. Se zbura în regim de urgență, cu toate tipurile de elicoptere din dotare: Mi-8, Mi-4, SM-2.

Atunci s-a scris în presă mai mult decât oricând despre elicopteriștii de la Alexeni. De la bordul elicopterelor salvatoare, nu o dată, operatorii filmau episoade cutremurătoare din lupta cu apele învolburate ieșite din matcă. Armata, aviația militară erau de partea oamenilor necăjiți. Ca și în alți ani. Ca întotdeauna. În toate cazurile posibile. Și-n cele din vecinătatea imposibilului.

Piloți ca Nicolae Licu, Savu Turea, Mihai Fitcal, Victor Loter, Mihai Bălilescu, Marius Popescu, Miran Rânditean, Tudor Condruz, Vasile Cuciureanu ș.a. erau prezenți fie în zona aplicațiilor la munte sau mare, la transportul stâlpilor de înaltă tensiune în terenuri greu accesibile, în agricultură pentru combaterea dăunătorilor, în misiuni de salvare a oamenilor accidentați ori grav bolnavi.

Urmare a recunoașterii internaționale a profesionalismului piloților militari români, în 1972, Ministerul Apărării a răspuns invitației Ministerului Apărării din Austria de a participa cu un echipaj de elicoptere cu reacție de tipul Alouette, la un concurs de zbor în Munții Alpi de pe teritoriul acestei țări. Împreună cu locotenent-colonelul Ilie Cârstea și locotenent-colonelul Suhai, translator de germană, am reprezentat cu cinste România, ocupând locul 2.

Leagăn istoric al formării elicopteriștilor, Alexeni a fost, totodată, pepiniera din care s-au ridicat cadrele ce au format, în 1976, regimentele de la Sibiu, Boteni, Tuzla. Noile elicoptere cu reacție intrate în dotare: Alouette III (IAR-316) și Puma (IAR-330), cu ponderea ce a dat-o industria română de elicoptere de la Ghimbav, aveau să întărească substanțial capacitatea de reacție la orice solicitare a bravilor elicopteriști.

Între timp, în 1971, din personalul navigant și tehnic de la Alexeni, de la Ministerul de Interne și de la Regimentul 99 Aviație Transport, se înființează, la Otopeni, la Flotila 50 Aviație Transport (sub diverse denumiri succesive – secție, detașament), o escadrilă de elicoptere cu reacție comandată de mine și formată din patrule și echipaje de Mi-8 și Alouette. Piloții instructori pe Alouette III (IAR-316) i-au brevetat și pe cei ce la Alexeni urmau să zboare acest aparat. Tot la flotilă erau, la început, și piloții încercători ai elicopterelor construite la Ghimbav.

În 1972 s-a înființat și la Regimentul 99 Aviație Transport (actuala bază de transport aerian), o escadrilă de Mi-8 și IAR-316.

Semnificativ a fost anul 1976. Atunci, la împlinirea a 20 de ani de la apariția elicopterelor în România, mai apăruseră încă trei unități militare ce aveau să preia din sarcinile ce copleșeau Alexeniul. Fiecare în parte și-a adus contribuția sa la înfăptuirea unor obiective importante în armată, în aviație, în țară.

Acum sunt mai puțini elicopteriști. Dar dăruirea și curajul cu care acționează pretutindeni unde datoria le-o cere ne readuc, de fiecare dată, mândria în suflete că am aparținut, în cea mai mare parte a carierei militare, acestei categorii de superbe aparate de zbor. De care eu, ca toți camarazii mei, ne-am îndrăgostit, le-am iubit și prețuit. Pentru că ne-au făcut să ne simțim mai împliniți, ne-au iertat multe greșeli, ne-au adus bucuria și satisfacția destinului de la porțile cerului și curajului, cu care, la cei 70–80 de ani, ne mai înseninăm zilele.

Elicopter Mi-8 la Voineasa, în anul 1970. Misiune de transport materiale și alimente pentru sinistrați

MEDICI ŞI MILITARI

Infirmeria fiecărei unităţi militare este un loc special. Cum speciali sunt şi oamenii care asigură viabilitatea şi funcţionalitatea lor. Sprijinul medical concret este procesul care include prevenirea îmbolnăvirilor, limitarea vătămărilor corporale şi ale membrelor, evacuarea răniţilor şi a bolnavilor, spitalizarea şi tratamentul pacienţilor pentru păstrarea capacităţii de luptă a efectivelor militare. Cuprinse în manuale de luptă şi regulamente de specialitate, regulile stricte ale medicinei militare includ în sprijinul medical asistenţa medicală, asigurarea medicală operaţională cu elemente şi particularităţi, definind-o ca pe unul din factorii hotărâtori în realizarea scopului acţiunilor militare şi îndeplinirea misiunilor forţelor participante la lupta armată, cât şi la acţiuni nonviolente sau asociate luptei.
Dar, în unităţile şi marile unităţi ale Forţelor Aeriene, îndeplinirea măsurilor de asistenţă medicală este răspunderea medicului-şef al unităţii/ marii unităţi, la a cărei realizare participă formaţiunile medicale din compunere, precum şi din reţeaua sanitară teritorială.
Însă, ca totdeauna, la mijloc sunt ***oameni****. Acolo, în cine ştie care bază aeriană sau pe câmpul de zbor şi parașutare, cam totul se măsoară în valoare umană dovedită şi putere de muncă cheltuită. Pentru că, în fapt, doctor de oameni înseamnă o profesie care adună har şi dăruire, o carieră care merge dincolo de canoanele militare.*

Doctorii...
Mă tem să nu-i supăr spunându-le „mecanici de oameni”.
Sunt mult mai mult. Iar asta va afla uşor cel ce ajunge sub mâinile şi mintea lor.
Dar, mai bine nimeni să nu ajungă. Asta doresc eu lor şi tuturor.

Condiţiile, starea şi viitorul asigurării medicale

– Domnilor doctori, ce au însemnat anii de reformă pentru structura pe care o conduceţi, ce schimbări de fond semnificative s-au produs, ce dificultăţi au apărut, care sunt perspectivele?

R: Locotenent-comandor doctor Dragoş TUDOSE, medic-şef, Baza 90 Aeriană Otopeni:

– Ultimii ani au însemnat, din păcate, multe restrângeri atât din punct de vedere al activităţii medicale, cât mai ales al cheltuielilor care se fac pentru starea de sănătate a cadrelor militare. Cu toate că, cel puţin din Baza 90, se constituie 4 detaşamente dislocabile la dipoziţia NATO, acoperirea efectivelor din punct de vedere medical se face cu dificultate, fie din cauză că detaşamentele nu prevăd în state personal medical, fie din cauza unor fonduri insuficiente pentru asigurarea promptă cu medicamente, truse medicale individuale.

Multitudinea de activităţi pe care le desfăşoară baza, de cele mai multe ori concomitent cu zbor pe două sau trei aerodromuri, cu diverse tipuri de aeronave, implică prezenţa personalului medical de asigurare concomitent în diverse locaţii, iar perioadele de recuperare şi concediile se fac cu dificultate.”

Un lucru bun pentru bază, pentru Statul Major al Forţelor Aeriene, a fost constituirea *Grupului de căutare, salvare şi evacuare medicală* la nivelul bazei şi integrarea acestuia în antrenamentul de zbor împreună cu escadrilele de elicoptere şi avioane de transport. Ca urmare a acestui fapt, numărul *misiunilor umanitare* cu specific medical a crescut de 4 ori faţă de anul trecut. În perspectivă, aşteptăm cu nerăbdare reîntorcerea în unitate a elicopterului *MEDEVAC* 106, care a fost supus unui amplu proces de modernizare, atât la nivel de aeronavă, cât şi la nivelul aparaturii medicale.

Locotenent-colonel dr. Marcel Grozescu împreună cu colaboratorii

R: Locotenent-comandor doctor Marcel GROZESCU, medic-şef Baza 93 Aeriană Câmpia Turzii:

– Odată cu dispariţia a numeroase unităţi militare din sistem, au dispărut şi structurile medico-militare care le deserveau. Baza Aeriană de la Câmpia Turzii este astăzi singura unitate aviatică militară luptătoare din aria Transilvaniei, Banatului şi Olteniei. Personalul de aici provine din toate unităţile militare de profil, inclusiv radiolocaţie şi apărare sol-aer din aceste zone. Oamenii au venit aici cu familiile lor, în diverse perioade de după anul 2000, au trebuit să se înscrie, conform legislaţiei în vigoare, la medici de familie din sistemul militar din această arie geografică pentru a putea beneficia de servicii medicale prompte. Mulţi militari însă nu au înţeles necesitatea înscrierii la medici din sistemul militar sau au rămas la medicii de familie din zonele de unde provin (Sibiu, Timişoara, Braşov, Craiova). De asemenea, sunt destui militari – mai ales soldaţi-gradaţi voluntari – din zona Câmpia-Turzii sau Turda, care preferă să aibă medici de familie din sistemul civil de asigurări de sănătate, acest lucru privându-i de beneficiile asiguraţilor din sistemul CASAOPSNAJ.

R: Căpitan doctor Dan NICOLAE, şef Grup căutare-salvare şi evacuare medicală, Baza 86 Aeriană Feteşti:

– Reforma armatei nu a afectat, până acum, foarte mult serviciul medical. În baza noastră infirmeria a pierdut o funcţie de medic şi una de subofiţer, dar care se regăsesc în *Grupul de căutare, salvare şi evacuare medicală*. Cum între noi contează

mai mult relația ca medici, și mai puțin relația ca militari, reușim să ne desfășurăm activitatea fără mari probleme.

R: Locotenent-colonel doctor Daniela POPA, medic-șef Brigada 1 Rachete Sol-Aer:

– În Brigada 1 Rachete Sol-Aer reforma a avut un cuvânt important de spus, deoarece în acest timp au fost desființate două batalioane din subordine. Spre norocul serviciului medical al brigăzii, tot personalul medical disponibilizat din cele două batalioane a avut șansa de a ocupa funcții libere din celelalte batalioane aflate în subordinea brigăzii. Fiecare batalion din subordinea brigăzii are asigurată asistența medicală de către personal medical cu studii superioare.

Este foarte important să amintesc aici, că și la noi în brigadă, ca și în toate structurile militare din armată, faptul că legea sănătății a dat dreptul fiecărui cetățean să se înscrie benevol la un medic de familie acreditat, nu la medicul de unitate, ceea ce îngreunează activitatea medicului de unitate în desfășurarea activității de asistență medicală, nu mai are în evidență mai bine de 60% din personalul brigăzii – aceștia fiind înscriși la medici de familie din afara sistemului militar, nu se cunosc date reale despre starea de sănătate, boli cronice, afecțiuni psihice și scutiri medicale primite fără cunoștința serviciului medical din brigadă.

Există dificultăți de încadrare pe funcțiile de subofițeri sanitari sau soldați și gradați voluntari

Locotenent-colonel dr. Daniela Popa, medic-șef

sanitari, acest lucru îngreunând activitatea medicului de batalion, care este obligat să preia și sarcinile funcțiilor vacante. Sperăm ca pe viitor, acest lucru să se rezolve prin asigurarea unui cadru legal care să permită încadrarea funcțiilor militare libere cu personal civil.

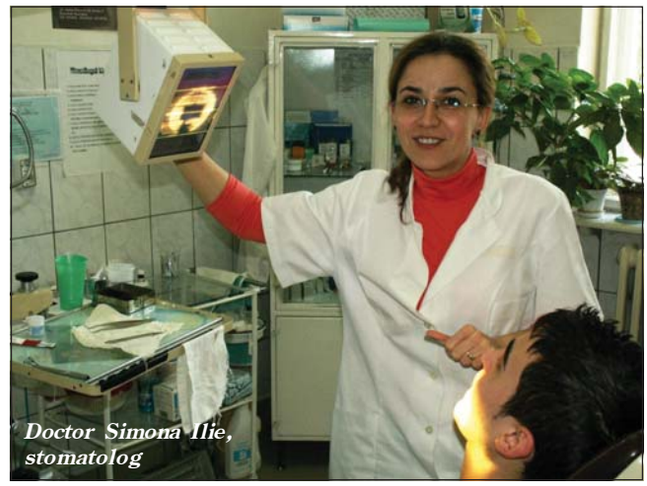
R: Doctor OANA NICUTA, șef Grup căutare-salvare și evacuare medicală, Baza 95 Aeriană Bacău:

– În cadrul structurii Bazei 95 Aeriene, modificările apărute sunt datorate activităților de certificare și afirmare a entităților care urmează să desfășoare misiuni în cadrul forțelor puse la dispoziția Alianței - *Escadrila Aer-Sol* și Detașamentul *MEDEVAC*. Activitatea serviciului medical cunoaște încă de anul trecut modificări semnificative. Nevoia de specializare a personalului crește ca pondere și importanță, intervenția pentru misiunile medicale devenind decisivă și, odată cu aceasta, profesionalizarea personalului conform standardelor agreate apare ca fundamentală.

R: Locotenent-colonel doctor Iulian COSTIUC, fost medic-șef Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene "Aurel Vlaicu, BOBOC:

– Ce au însemnat acești ani de reformă? Sunt tentat să răspund : "Numai greutăți. Doi ani, gruparea de zbor pe reacție – L-29, L-39 și IAR-99 am fost dislocați pe aerodromul de la Ianca. Noi, medicii, cu piloții alături. Apoi, încă doi ani și jumătate, dislocați pe Bacău, la Baza 95. De aproape un an am revenit la „patria mumă", pe Boboc. Pista de beton, grozavă…

Se zboară " la pământ" și "la beton", cu "starturi" instalate în ambele locuri. Dacă vin și parașutiștii pentru desant cu AN-2, aceștia mai vor uneori asistență medicală în "start " separat, tot "la pământ".



Doctor Simona Ilie, stomatolog

Schimbări de fond au fost, firește, dar parcă tot în sens negativ. Din cinci funcții de medic încadrate complet, acum a mai rămas una singură: maior dr. Radu Dascălu.

Ce alte schimbări de fond semnificative s-au produs ?… Da, o eroare conceptuală cu consecințe imprevizibile (zic eu) pe termen lung: integrarea infirmeriei în structura batalionului logistic, asimilată unei companii oarecare, să spunem… transport-evacuare. Medicul-șef este însă în continuare în subordinea directă a comandantului unității. Aceeași stare de fapt este în toate bazele aeriene.

– Serviciul Medical din fiecare unitate este structura care gestionează starea sănătății personalului în condiții de pace și la război. Care este preocuparea dumneavoastră esențială, având în vedere specificul de unități de luptă al structurilor militare și numărul mare de militari, pentru menținerea sănătății efectivelor?

R: Locotenent-comandor doctor Dragoș TUDOSE, medic-șef, Baza 90 Transport Aerian Otopeni:

– Una dintre liniile principale de acțiune ale serviciului medical din bază este pregătirea personalului pentru acordarea primului ajutor, deprinderea calităților necesare pentru acțiuni de luptă în diferite tipuri de mediu, cu caracteristici climatice extreme, în teatre de luptă cu potențial de atac NBC. În special, detașamentele virtuale C-130, CSAR, MEDEVAC și NRF12 sunt prinse într-un program intens de pregătire teoretică și practică.

R: Locotenent-comandor doctor Marcel GROZESCU, medic-șef Baza 93 Aeriană Câmpia Turzii:

– Natural, preocuparea esențială a serviciului medical din unitatea noastră este păstrarea stării de sănătate a întregului personal și, implicit, a capacității de luptă, în primul rând prin profilaxia bolilor de orice fel. Împreună cu personalul aeronautic de la Escadrilele 713 și 714 Elicoptere, executăm serviciul aerian umanitar asigurat cu ajutorul elicopterelor echipate pentru misiuni *MEDEVAC* din dotare. Desigur, zilnic consultații medicale, stomatologice și tratamente la solicitarea personalului. Participăm la controlul medical zilnic al serviciilor, personalului militar din paza obiectivului, la controlul igienico-sanitar al alimentelor, apei și al modului de servire a mesei la popota unității, al condițiilor de muncă și odihnă din unitate. Nu în ultimul rând, executăm asigurarea medicală a activității de zbor de antrenament, trageri, aplicații, pregătire pentru misiuni externe. Apoi, sunt activitățile de „bucătărie" internă, de aprovizionare cu medicamente, materiale sanitar-farmaceutice și, cu ajutorul eșalonului superior și al Spitalului Militar de Urgență Cluj, a aparaturii medicale.

R: Căpitan doctor Dan NICOLAE, șef Grup căutare-salvare și evacuare medicală, Baza 86 Aeriană Fetești:

– Principala menire a oricărui serviciu medical este menținerea stării de sănătate a personalului, totuși, în bazele aeriene, asigurarea zborului reprezintă o preocupare de căpătâi. În total, numărul de consultații pe un an depășește 30.000. Deci un volum consistent de muncă, dar majoritatea acestora sunt controale preventive, ceea ce înseamnă prevenirea sau descoperirea bolilor în fază incipientă.

R: Locotenent-colonel doctor Daniela POPA, medic-șef Brigada 1 Rachete Sol-Aer:

– Principala preocupare a serviciului medical din Brigada 1 Rachete Sol-Aer este menținerea stării de sănătate a personalului. Acest lucru este posibil prin aplicarea în mod deosebit, primordial, a măsurilor de prevenție și tratarea imediată și cu promptitudine a afecțiunilor, încă de la apariția primelor semne și simptome. Un rol important este reprezentat de modul cum s-a executat vizita medicală anuală a cadrelor militare în cadrul INMAS.

R: Doctor OANA NICUTA, șef Grup căutare-salvare și evacuare medicală, Baza 95 Aeriană Bacău:

– Schimbarea misiunilor a determinat profesionalizarea personalului, dar a dus la apariția unor specificități determinate de aptitudinile aeronautice ale personalului ce încadrează această structură. Deși suntem încă deficitari la capitolul încadrare cu personal de specialitate, avem motive să ne bazăm pe procesul de selecție și pregătire a personalului medical ce se desfășoară la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene, pentru ca structura MEDEVAC să devină cât mai curând capabilă să-și îndeplinească cerințele la nivelul de ambiție declarat.

Asigurarea cu medicamente și calitatea serviciului medical sunt în proces continuu de optimizare, astfel încât personalul unității, familiile acestora și pensionarii militari să beneficieze de

servicii medicale de calitate.

R: Locotenent-colonel doctor Iulian COSTIUC, fost medic-şef Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu", Boboc:

– În ceea ce priveşte preocuparea esenţială a serviciului medical din garnizoana Boboc, având în vedere specificul de învăţământ şi instruire al structurilor militare din această locaţie şi numărul mare de militari, pot să spun că ne descurcăm iarăşi greu. Distanţa faţă de unităţi medicale spitaliceşti, civile şi militare, este destul de mare. Deseori "o urgenţă" ajunge unde trebuie după trei sferturi de oră/ o oră. Poate chiar mai rău.

Efortul pentru menţinerea sănătăţii efectivelor îmbracă forme complexe. Vorba unui personaj: "Realitatea e complexă, domnule, şi are multe aspecte". Locaţia adună cadre militare, personal civil – gârlă, piloţi – destui, cursanţi – în număr variabil, uneori sute, soldaţi-gradaţi voluntari – sute, plus Şcoala de Maiştri Militari şi Subofiţeri, cu tot cu cadre şi elevi, alte sute. Prevenirea îmbolnăvirilor rămâne sarcina esenţială.

– Activitatea de zbor necesită un anume tip de pregătire privind asistenţa medicală, respectiv competenţa în medicina aeronautică. Care este situaţia în unitatea dumneavoastră, dacă sunt oameni specializaţi, dacă vor să rămână aici, care este nivelul încadrării cu personal specializat?

R: Locotenent-comandor doctor Dragoş TUDOSE, medic-şef, Baza 90 Transport Aerian Otopeni:

- La nivelul Bazei 90 Aeriene, toţi medicii au obţinut competenţa în medicina aeronautică.

R: Locotenent-comandor doctor Marcel GROZESCU, medic-şef Baza 93 Aeriană Câmpia Turzii:

– Avem un post de medic-căpitan - din păcate neocupat - cu licenţă de personal aeronavigant şi şef al grupei *MEDEVAC* a bazei, pe care sperăm să-l putem avea şi pregăti corespunzător chiar din acest an. Avem în componenţa grupei 4 paramedici - asistenţi medicali cu pregătire de medicină de urgenţă la SMURD Târgu-Mureş şi în acelaşi timp personal aeronavigant asimilat însoţitorilor de bord. Deşi am reuşit în acest an să-l pregătim pe cel de-al 4-lea paramedic, la sfârşitul lunii octombrie, din cauza atingerii limitei de vârstă pentru soldaţi-gradaţi voluntari (40 ani), cel mai experimentat din grupă va pleca. Ar mai fi nevoie pentru ocuparea funcţiilor, pe lângă medic, de încă 2 subofiţeri cu aceeaşi calificare şi de 2 soldaţi-gradaţi voluntari salvatori.

R: Căpitan-doctor Dan NICOLAE, şef Grup căutare-salvare şi evacuare medicală, Baza 86 Aeriană Feteşti:

– Asigurarea zborului este într-adevăr facilitată de urmarea unui curs de medicină aeronautică. Baza noastră stă destul de bine la acest capitol, în sensul că doi din cei trei medici ai bazei au acest atestat şi, cel puţin în acest moment, ambii plănuiesc să rămână aici.

R: Locotenent-colonel doctor Daniela POPA, medic-şef Brigada 1 Rachete Sol-Aer:

– Activitatea privind asistenţa medicală necesită, în sine, o pregătire continuă şi permanentă. Personalul medical cu studii superioare (medicii) este preocupat de menţinerea specializării de bază şi ridicarea gradului pregătirii de specialitate prin participarea la cursuri, conferinţe şi prezentări, atât în cadrul unităţii, lunar (convocarea medicului-şef al brigăzii) cât şi în instituţiile medicale civile (Ministerul Sănătăţii, Centrul de Perfecţionare al Medicilor şi Farmaciştilor, rezidenţiat cu timp parţial în specialitatea medicină de familie). În anul 2007, medicii din Brigada 1 Rachete Sol-Aer au urmărit timp de două săptămâni cazuistica de urgenţă în Spitalul Municipal Târgu-Mureş, în cadrul serviciului SMURD. Tot pentru perfecţionarea activităţii medicale medicilor din brigadă li se facilitează efectuarea de gărzi în serviciile de urgenţă din cadrul SCUMC şi Serviciul de Ambulanţă Bucureşti.

Sergent Daniela Catargiu, sanitar

R: Doctor Oana NICUTA, şef Grup căutare-salvare şi evacuare medicală, Baza 95 Aeriană Bacău:

– La acest moment, datorită migraţiei personalului, specializarea în medicina aeronautică rămâne un deziderat, care sperăm să se demitizeze într-un timp cât mai scurt, prin forme de pregătire centralizate la I.N.M.A.S. sau alte structuri.

R: Locotenent-colonel doctor Iulian COSTIUC, fost medic-şef Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu", Boboc:

Plutonier major Radu Statachi, sanitar

– În ce priveşte competenţa în medicina aeronautică, da, avem această competenţă. Nivelul încadrării cu personal specializat este iarăşi ceva greu de "suportat". Eu sunt şi medic specialist medicină de familie, dar nu cred că există atractivitate pentru funcţiile neocupate de medici – personal civil de aici, de la Boboc.

- Activitatea aeronautică impune şi pregătirea în domeniul medicinei de urgenţă. Cum se prezintă serviciul dumneavoastră în acest domeniu? Dacă unitatea dumneavoastră execută misiuni MEDEVAC, care este nivelul de certificare al personalului de intervenţie (paramedici)? Cum asiguraţi continuitatea pregătirii?

R: Locotenent-comandor doctor Dragoş TUDOSE, medic-şef, Baza 90 Transport Aerian Otopeni:

– La nivelul Bazei 90 există *Grupul căutare-salvare si evacuare medicală* în cadrul Batalionului logistic, cu următoarea organizare: un căpitan medic – competenţă în medicina de urgenţă şi medicina aeronautică, 2 subofiţeri sanitari şi 6 asistenţi medicali, toţi având cursuri de urgenţă efectuate la SMURD Târgu-Mures. Grupul execută SLIU (Serviciul de Luptă Intervenţie Umanitară) 24 de ore, efectuând misiuni de căutare-salvare şi transport medical, atât pentru personalul Ministerului Apărării Naţionale, cât şi pentru populaţia civilă, în colaborare cu serviciile SMURD din ţară. Personalul medical participă la un program continuu de pregătire, atât prin exerciţii regulate la nivelul bazei, cât şi prin module efectuate la SMURD Mureş.

R: Locotenent-comandor doctor Marcel GROZESCU, medic-şef Baza 93 Aeriană Câmpia Turzii:

– Dotarea cu aparatură de tip „Life-support" este bună, atât la nivelul elicopterelor destinate serviciului MEDEVAC, cât şi la nivelul ambulanţelor şi a dotării din cabinete. Componenţii grupei de evacuare aeromedicală beneficiază de un „training" cu o periodicitate de aproximativ 2 ani la serviciul SMURD din Târgu-Mureş, cu o durată de 3 luni, participând activ şi lucrând în ture în cadrul acestei pregătiri.

R: Căpitan doctor Dan Nicolae, şef Grup căutare-salvare şi evacuare medicală, Baza 86 Aeriană Feteşti:

– Medicina de unitate înseamnă în cea mai mare parte medicină de urgenţă. În condiţiile în care Ministerul Sănătăţii nu a mai organizat atestate în medicina de urgenţă de ani buni, pregătirea este o mare problemă. Mai ales în bazele aeriene, cazurile grave, vorbim aici de cazuri în care este pusă imediat în primejdie viaţa pacientului, sunt rare, şi atunci păstrarea antrenamentului este foarte grea. Eu, personal, îmi menţin antrenamentul prin muncă voluntară, în timpul meu liber, lucrând în diferite camere de gardă. Pentru paramedici, e şi mai greu. Există, datorită eforturilor medicului-şef al SMFA, o colaborare foarte bună cu Serviciul SMURD Târgu-Mureş. Paramedicii merg 3 luni la aproximativ 2 ani acolo pentru practică, iar medicii tot cam aşa. Când vii de acolo te simţi foarte stăpân pe tine, pentru că 3 luni ai parte numai de cazuri unul şi unul, dar vă imaginaţi că după 6 luni în care nu faci prea multă medicină de primă urgenţă, încrederea scade. Acum, când unităţi SMURD s-au înfiinţat în majoritatea localităţilor, pentru mine ar fi foarte util dacă aş putea efectua într-un

asemenea serviciu o gardă măcar la două săptămâni. De fapt, toți membrii *Grupului de căutare-salvare și evacuare medicală* ar beneficia foarte mult de pe urma unui asemenea program, misiunile MEDEVAC necesitând un antrenament constant.

R: Locotenent-colonel doctor Daniela POPA, medic-șef Brigada 1 Rachete Sol-Aer:

– Personalul medical cu studii medii (subofițeri sanitari, asistenți medicali și soldați-gradați voluntari sanitari) au participat și vor participa la cursuri de medicină de urgență organizate de INMAS și SCUMC, dar și la testări periodice organizate la nivelul brigăzii (convocarea medicului-sef). O problemă ce privește asistența medicală în brigadă și unitățile subordonate o reprezintă asigurarea medicală de urgență, mai exact asigurarea autosanitarelor pentru toate unitățile brigăzii, în prezent brigada dispunând numai de două asemenea autovehicule, insuficiente pentru numărul de unități, dispunerea în locuri izolate și aria de răspândire a acestora (în 5 județe).

R: Doctor Oana NICUTA, șef Grup căutare-salvare și evacuare medicală, Baza 95 Aeriană Bacău:

– Personalul de intervenție (paramedicii) au urmat cursurile de specialitate în cadrul structurii SMURD Târgu-Mureș.

Sergent major Mihaela Popa, asistent medical

R: Locotenent-colonel doctor Iulian COSTIUC, fost medic-șef Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene "Aurel Vlaicu", Boboc:

– Pregătirea în domeniul medicinei de urgență s-a făcut, recent, printr-un curs de trei săptămâni la SMURD Târgu Mureș. Acest curs ar trebui "updatat" anual, zic eu. E ceva bun, dar ar trebui să confere medicului cursant-absolvent o diplomă și o competență reală în domeniu.

La Boboc nu sunt structuri specifice pentru misiuni MEDEVAC, nici paramedici. Poate ar fi buni și utili, măcar o formațiune de sprijin aici, la aerodrom.

– Una dintre problemele acute cu care se confruntă întreg sistemul de sănătate este asigurarea cu medicamente a personalului armatei. Care este situația la dumneavoastră în momentul de față? Cum colaborați cu instituțiile medicale din județ?

R: Locotenent-comandor doctor Dragoș TUDOSE, medic-șef, Baza 90 Transport Aerian Otopeni:

– Într-adevăr, una dintre marile probleme cu care ne confruntăm este lipsa acută a medicamentelor și a materialelor sanitare, în special pentru asistența medicală de urgență și pentru activitatea Grupului căutare-salvare și evacuare medicală care, prin specific, necesită o medicație deosebită și diferită de nevoile unei unități militare obișnuite, mai apropiată de nevoile unei camere de gardă dintr-un spital. Problema, din păcate, tinde să se cronicizeze din cauza lipsei de fonduri alocate. Situația la nivelul Bazei 90 este destul de critică: în acest an s-a făcut o singură aprovizionare cu medicamente și aceasta destul de sărăcăcioasă. Nu sunt speranțe anul acesta de încă una.

Din păcate, la nivel de colaborare, în afară de colaborarea datorită specificului cu INMAS, care este buna, doar cu ambulatoriul și UPU SCUMC mai putem spune "colaborare", dar și aici cu destule sincope și poticniri, în sensul colaborării pentru a ne primi pacienții, dar fără nici o susținere materială sau logistică pentru îmbunătățirea activității sau pregătirea personalului medical.

R: Locotenent-comandor doctor Marcel GROZESCU, medic-șef Baza 93 Aeriană Câmpia Turzii:

– Mult timp nici o farmacie în Câmpia Turzii și Turda nu a avut contract cu CASAOPSNAJ, astfel încât rețetele noastre puteau fi onorate doar la Spitalul Militar sau în farmaciile cu contract din Cluj-Napoca, Târgu-Mureș, aflate la minimum 44 km distanță. Au existat și probleme cu plafonul de bani pentru medicamente, însă acum aceste probleme se pare că s-au rezolvat, inclusiv în urma memoriilor făcute de medicii militari din garnizoanele locale la Direcția Medicală. Aprovizionăm trimestrial unitatea cu medicamente și materiale sanitare de la Spitalul Militar de Urgență Cluj. Referitor la colaborarea cu instituțiile medicale, avem o relație foarte bună, aș spune normală, cu Spitalul Militar din Cluj, care asigură și relația noastră cu CASAOPSNAJ. Avem, de asemenea, relații bune, de colaborare, cu spitalele municipale din Câmpia Turzii și Turda și cu clinicile de specialitate din Cluj-Napoca. Dificultățile se mențin la nivelul decontărilor care trebuie făcute între casa de asigurări de sănătate" civilă" și cea „militară".

R: Căpitan doctor Dan NICOLAE, șef Grup căutare-salvare și evacuare medicală, Baza 86 Aeriană Fetești:

– Cu ceva timp în urmă, SMFA-ul reușise să găsească o forma legală ca noi, cei din unități, să achizitionăm direct din comerț medicamentele, ceea ce era foarte bine. În funcție de sezon și specificul zonei, fiecare unitate își asigura medicamentele de care avea nevoie. Acum nu mai este posibil, iar aprovizionarea se face centralizat, prin depozit. Ultima dată am fost la aprovizionare în februarie, când, vă rog să nu credeți că exagerez, în plin sezon rece, pentru 1.000 de oameni am luat ca și antiinflamator 30 de aspirine. Cu formațiunile medicale din județ colaboarea noastra este redusă.

R: Locotenent-colonel doctor Daniela POPA, medic-șef Brigada 1 Rachete Sol-Aer:

– Până în primăvara acestui an, brigada nu a avut probleme în asigurarea cu medicamente a personalului. De atunci nu s-a mai efectuat aprovizionarea nici cu medicamente, nici cu materiale sanitar-farmaceutice sau stomatologice. Dar trebuie înțeles un lucru foarte important, cabinetele medicale din unitățile militare asigură tratament de prim-ajutor (situații de urgență) și tratamente pentru diferite afecțiuni acute, pentru o perioada de maximum 24 de ore, atât pentru personalul militar cât și pentru personalul civil. Pentru că nu mai există categoria de „militar în termen", necesarul de medicamente trebuie să fie strict pentru situațiile descrise mai sus.

Pentru misiuni, aplicații și convocări, Statul Major al Forțelor Aeriene, prin medicul-șef a asigurat întotdeauna suplimentarea și completarea truselor de urgență medicală.

Pentru cadrele militare și persoanele aflate în întreținere legală există fonduri bănești pentru compensarea medicamentelor, fonduri care nu pot fi folosite decât în acest scop, numai pe bază de planificare și întocmire a dosarelor în conformitate cu normele în vigoare, pentru fiecare solicitant în parte, în limita fondurilor planificate și aprobate.

R: Doctor Oana NICUTA, șef Grup căutare-salvare și evacuare medicală, Baza 95 Aeriană Bacău:

– Asigurarea cu medicamente se desfășoară uneori cu sincope, în mare parte datorate modului de acțiune al instituțiilor cu care unitatea este în legătură directă. În ceea ce privește colaborarea cu instituțiile locale din județ, aceasta se desfășoară într-un cadru normal.

R: Locotenent-colonel doctor Iulian COSTIUC, fost medic-șef Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene "Aurel Vlaicu", Boboc:

– În ce privește asigurarea cu medicamente a personalului armatei, situația la Boboc nu e roză, poate chiar galben închis, chiar maron. Soldații și gradații voluntari și elevii Școlii de Maiștri Militari și Subofițeri au mare nevoie de medicație în cazuri acute, îmbolnăviri, accidente, la competiții sportive militare etc.

Ne descurcăm iarăși greu și în această privință. Cadrele militare beneficiază însă de decontarea contribuției personale la plata medicamentelor, conform ordinelor și reglementărilor în vigoare. Un lucru eficient, care, în detaliile sale, ar putea fi imbunătățit. Colaborăm bine cu instituțiile medicale județene, cu colegii medici civili.

– Câte cabinete funcționale aveți? Poate personalul unității să beneficieze de tratamente în aceste cabinete?

R: Locotenent-comandor doctor Dragoș TUDOSE, medic-șef, Baza 90 Transport Aerian Otopeni:

– Fiecare medic are la dispoziție câte un cabinet și personal medical mediu, există o cameră de tratament și stabilizare de urgență, cât și un salon-izolator cu două paturi pentru supravegherea pacienților. Infirmeria a fost supusă acum doi ani unui proces de renovare. La nivelul bazei sunt condiții bune pentru personal să fie consultat și să se efectueze tratamente.

R: Locotenent-comandor doctor Marcel GROZESCU, medic-șef Baza 93 Aeriană Câmpia Turzii:

– Avem trei cabinete, două de medicină de familie și unul pentru medicină dentară. Avem, de asemenea, o sală de tratament și mică chirurgie, un punct farmaceutic. Echiparea cabinetelor de medicină de familie este suficientă, cu tensiometre, electrocardiograf etc., ar fi însă de un real folos dotarea

noastră şi cu un aparat echograf, chiar mai vechi, pentru diagnosticarea imagistică a anumitor afecţiuni şi a nu mai fi necesară trimiterea la alte cabinete sau policlinici. Dotarea cabinetului dentar este funcţională, însă deja aparatura este veche, depăşind destul de consistent durata normată de funcţionare. S-ar impune achiziţionarea unui scaun nou, cel vechi poate ceda în orice moment. La nivel de unitate, se fac eforturi deosebite, avem şi sprijinul Compartimentului medicului-şef al SMFA pentru a realiza o dorinţă mai veche a noastră – punerea în funcţiune a laboratorului de tehnică dentară, unde vom putea realiza tratamente protetice şi reconstructive la preţ redus pentru personalul nostru.

Ca probleme acute, ne confruntăm cu problema lipsei de personal – la nivelul medicilor, de exemplu, din trei posturi de ofiţeri medici este ocupat doar unul –, acest fapt generând dificultăţi. O altă problemă este limita de vârstă de 40 de ani pentru soldaţii şi gradaţii voluntari din Serviciul Medical, pregătirea paramedicilor fiind costisitoare, de durată, reclamă calităţi fizice şi psihice deosebite ca personal aeronavigant. Consider că ar fi benefică, cel puţin pentru aceştia, trecerea lor în rândul cadrelor active ca subofiţeri, sau prelungirea cu minimum 5 ani a acestei limite de vârstă. Altfel, există riscul de a pierde aceşti oameni cu pregătire specială.

R: Căpitan doctor Dan NICOLAE, şef Grup căutar-alvare şi evacuare medicală, Baza 86 Aeriană Feteşti:

– În unitate funţionează patru cabinete, trei de medicină generală şi unul de medicină dentară, întregul personal al bazei putând beneficia de serviciile acestora.

R: Locotenent-colonel doctor Daniela POPA, medic-şef Brigada 1 Rachete Sol-Aer:

– Fiecare batalion din cadrul Brigăzii 1 RSA are în dotare cabinet medical, unde în proporţie de 90% se poate asigura asistenţa medicală. Dintre aceste cabinete, un număr de 4 sunt acreditate cabinete de medicină de familie, întrucât medicii acestora au contract cu Casa de Sănătate OPSNAJ, efectuând şi activitate de medicină de familie.

R: Doctor Oana NICUTA, şef Grup căutare-salvare şi evacuare medicală, Baza 95 Aeriană Bacău:

– Structura sanitară cuprinde 4 cabinete medicale funcţionale, care asigură un serviciu sanitar corespunzător.

R: Locotenent-colonel doctor Iulian COSTIUC, fost medic-şef Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu", Boboc:

La ultimul punct, pot să reiau ideea că avem personal medical superior şi mediu insuficient aici, la Boboc. Un singur cabinet medical funcţional, cu staţionar, cu un singur medic de medicină generală încadrat. Mai avem şi un cabinet de medicină dentară încadrat cu un medic dentist şi un cabinet de tehnică dentară.

Comandor (r)
Dumitru BERBUNSCHI ■

Material realizat cu sprijinul ofiţerilor de relaţii publice din unităţi.

Nota redacţiei: *Această dezbatere reprezintă ultimul material transmis redacţiei de comandorul (r) Dumitru Berbunschi, cu câteva zile înainte de deces. Prin urmare, redacţia a luat decizia de a publica materialul în forma transmisă, fără a efectua nici un fel de modificări sau corecturi la nivelul textului.*

O misiune de OM

Cine suntem noi, oamenii, în iureşul extenuant al realităţii, în această istovitoare avalanşă a prezentului? Nişte atomi minusculi într-un univers imens sau, cum avea să zică marele gânditor Pascal, doar nişte "trestii gânditoare"...

Mediul profan, împăienjenit de nulităţi şi nonvalori, mâncat (pe alocuri!) de molia vanităţii şi subiectivităţii, nu o dată ne-a îndemnat la lungi şi încurcate meditaţii menite să ne limpezească lucrurile, să ne (re)descopere identitatea spirituală în raport cu epoca în care trăim sau, mai bine zis, cu realitatea în care ne zbatem. Şi-atunci, vrând-nevrând, ne pomenim în faţa inevitabilelor întrebări: Cine sunt eu? Care e rostul meu în această lume? Care-mi sunt scopurile, idealurile, aspiraţiile? Privim spre viitor ca spre cea mai abstractă noţiune, unii obscur, ceţos încă, iar alţii, dimpotrivă, cu multă convingere şi claritate. Şi totuşi, în pofida acestui fapt, până în cele mai tăinuite fibre ale sufletului, ne vrem a fi oameni mari, adesea neconştientizând conotaţiile acestei expresii. La o analiză mai atentă vom descoperi că, chiar lângă noi trăiesc oamenii mari. A fi om înseamnă a-ţi trăi frumos şi demn zilele, asimilând în acest proces experienţa milenară a omenirii, dar totodată a o trece prin propriul fel de a fi, individualizată, personalizată. De aceea, cred eu, la această răspântie de veacuri, e mai mult ca vitală necesitatea de a avea abilităţi iscusite pentru a putea trasa o linie univocă între aceşti doi termeni oarecum relativi: popularitate şi VALOARE.

L-am cunoscut într-o după amiază de ianuarie, cu ceva ani în urmă, în momentul în care medicii militari ai promoţiei 2000 ce au ales să lucreze în aviaţie, s-au prezentat la medicul-şef al Forţelor Aeriene. După o scurtă discuţie, a rezultat atunci o concluzie care m-a făcut să merg înainte: "Rămâi în Forţele Aeriene, fiule, pentru că va fi altceva". Începând din acel moment, acel altceva a început să prindă contur sub ochii noştri, prin noi şi sub comanda lui. Fie c-a fost vorba de managementul resurselor umane într-o perioadă în care redimensionarea structurilor de personal a lăsat răni adânci în tot organismul militar, sau a fost ceva ce s-a numit implementarea acordurilor de standardizare NATO sau îndeplinirea Obiectivelor Forţei asumate de către România, ori restructurarea asistenţei medicale primare în armata României, de fiecare dată a reuşit să găsească şi să aplice soluţia adecvată momentului. A vorbi despre el – Medicul – nu şi-ar avea sensul deoarece, tu, cititorule, eşti în mod sigur în măsură să exprimi sentimentul de mulţumire care l-ai trăit după fiecare consult acordat de medicul-şef al Statului Major al Forţelor Aeriene.

A sădi un pom, a ridica o casă, a creşte un copil, a salva un om... oare acestea nu sunt fapte mari? Indiscutabil. Da.

Îndeplinindu-şi cu verticalitate şi cinste misiunea de OM, automat pe lângă acest substantiv a obţinut şi calificativul de OM. Lângă noi este şi va continua să fie un OM – medicul-şef al Statului Major al Forţelor Aeriene, ***colonelul dr. (r) Alexandru Eliad.***

Mă înclin în faţa dumneavoastră, domnule medic-şef!

Comandor (r) Dumitru BERBUNSCHI ■

DESPRE INTENDENȚĂ...

Plutonier major Sorin SĂFTOIU ■
Arma - intendență, specialitate - intendență

Interesul pentru evenimente mai mult sau mai puțin consistente valoric și mai mult orientate spre apelativul de cazuri tabloid din ultima perioadă, face ca momente ce altădată ofereau consistență spiritului militar să treacă în plan secundar.

Unul dintre aceste momente îl reprezintă ziua de 1 Februarie. Puțini mai cunosc semnificația acestei zile în sistemul militar, pentru foarte puțini mai înseamnă ceva. Pentru ceilalți, data de 1 Februarie a intrat în conștiința militarilor Armatei României ca **ZIUA INTENDENȚEI,** una dintre cele mai importante specialități militare, zi în care, în anul 1861, domnitorul Alexandru Ioan Cuza semna Înaltul Ordin de Zi nr. 29, prin care se înființa Corpul de Intendență Militară, parte nemijlocită din Statul Major General. Acest fapt se petrecea la 4 ani de la apariția primului document care consfințea apariția intendenței militare – Ordinul de Zi nr. 24 din 27 aprilie 1857 – ordin prin care se înființa o *secție de intendență militară.*

Cei 148 de ani trecuți, în care permanent am fost convinși de importanța adusă de structurile de intendență la întreținerea efectivelor armatei, indiferent de situația în care

Intendența = suport pentru hrănirea efectivelor

se găseau acestea, îndeplinindu-și de fiecare dată, cu prisosință, misiunile încredințate, par a fi considerați, deja, prea mulți. Reducerile și restructurările de personal, necesare, de altfel, prin prisma dorinței alinierii la diferite standarde, au atins și această armă, poate mai mult decât era necesar.

Atât dicționarul "*Nouveau petit Larousse*", cât și diverse surse occidentale consideră intendența militară ca fiind o componentă a artei militare care se ocupă cu transportul și revitalizarea forțelor combatante, bazele de aprovizionare constituind suportul vital al acestora în campanie. Ea cuprinde ansamblul de cunoștințe tehnice și de activități practice și organizatorice prin care trupele sunt asigurate cu tot ceea ce le este necesar pentru trai și pregătire de luptă. Acest minim necesar poate fi transformat în artă, chiar și militară, numai cu sprijinul uman specializat și al unor structuri pe măsură.

Apărută ca urmare a unor cerințe obiective manifestate în evoluția organismului militar românesc, intendența și-a datorat și își datorează evoluția, până la stadiul la care se găsește astăzi, pe de o parte necesității asigurării materiale neîntrerupte a efectivelor, exigențelor sporite impuse de complexitatea acțiunilor, dar, mai ales, înțelegerii de către toți factorii de decizie a implicațiilor activității desfășurate de specialiștii în domeniu asupra întregului domeniu militar.

Asigurarea echipamentului și a hranei reprezintă activitatea de bază a intendenței. Doar cine nu a îmbrăcat vreun minut haina militară, nu știe ce pondere are intendența într-o structură militară. Sigur, vremurile și atribuțiile intendenței sunt în continuă schimbare. Nostalgia acoperirii nivelurilor de performanță, de la bocanc la bonetă, de la lama de bărbierit de dimineață și până la ceaiul de la masa de seară, este acum, doar element meditativ. Spre deosebire de alte arme, dintre care unele se fac simțite numai în momente de criză armată, de conflicte reale, iar altele sunt pur și simplu invizibile, intendența a fost și este "la vedere" tot timpul, adică 24 de ore din 24, fie că este zi obișnuită, duminică sau sărbători legale ori religioase.

Specialiștii de intendență sunt cei care au obligația și cinstea de a fi primii oriunde, de la tabere de instrucție, misiuni în teatre de operații sau asigurarea condițiilor de lucru "la pace", precum și onoarea de a fi ultimii care părăsesc aceste zone și care, la o adică, vor stinge lumina. Concomitent, ei trebuie să țină pasul cu luptătorii, ba chiar trebuie să îi propulseze, modernizându-se și adaptându-se câmpului de luptă actual.

Astăzi, intendența este cunoscută drept logistică, cu structurări și elemente în componență noi – mentenanță, planificare, implementare etc. Acești termeni se doresc a prezenta un concept frecvent utilizat în diverse medii și domenii de activitate, o sintagmă cu valențe, după caz, multiple înțelesuri și semnificații.

De fapt ce este, acum, logistica și cum se diferențiază de vechea intendență militară? Recunoaștem, în prezent, șapte arme-specialități care se constituie în părți componente din logistică și care, toate la un loc, contribuie la asigurarea trupelor – geniu, auto, căi ferate, construcții, geodezi, muzicieni și chimiști. Să fim sinceri o clipă și să ne uităm în jurul nostru, câți specialiști de căi ferate sau chimie militară mai regăsim?

Imaginea aceasta nouă, "pălăria" mare ce se așează peste logistica militară, poate fi una condescendentă, dar oamenii chiar își doresc să facă parte din această armă. Așa puțini cum au rămas. Ei se prezintă ca un singur colectiv, cu obiectivul declarat de a ridica valoarea logisticii. Ei vor să se prezinte ca profesioniști. În acest sens au făcut eforturi deosebite, prin care au urmărit crearea unui cadru legal de funcționare, îmbunătățirea normelor de înzestrare cu echipament, alimente și materiale de resort, creșterea calității acestora, descentralizarea sistemului de aprovizionare, externalizarea unor servicii atât la pace, cât și la campanie, realizarea unor structuri flexibile, compatibile și interoperabile cu cele ale armatelor statelor membre NATO.

Pentru toate acestea, pentru tot ceea ce reprezintă astăzi militarii din arma intendență, credem că este cel puțin moral, ca, o dată pe an, să ne amintim de ziua lor.

1 Februarie a fiecărui an este momentul în care putem să le întoarcem răsplata efortului.

Intendența = suport pentru misiuni umanitare

Când mergem cu mașina în misiune, când îmbrăcăm haine noi, când beneficiem în fiecare clipă de rechizite și furnituri de birou, când executăm trageri, când găsim condiții de cazare decente, sunt momente pe care le considerăm firești. Poate, o dată pe an, le putem considera drept munca intendenților...

CURAJUL DE A SCHIMBA

Interviu cu generalul de flotilă aeriană (r)
TACHE JURUBESCU

Moto: PENTRU MINE OMUL E MAI PRESUS DE ORICE

– Lumea în care trăim se află într-o continuă schimbare. Domnule general de flotilă aeriană, ce schimbări a adus anul 2008 în domeniul managementului resurselor umane?

– Schimbarea nu este ceva nou, ceea ce poate fi interesant este ritmul schimbării; ea a fost și rămâne o trăsătură a însăși existenței și istoriei omenirii. Știm cu toții că fără schimbare nu există viață și că eforturile oamenilor de a obține condiții mai bune de trai implică adaptarea la schimbare. Înainte de orice, este important să avem o imagine cât mai limpede cu putință asupra schimbărilor din lumea de azi și asupra modului în care lumea de mâine poate fi cât mai puțin neprielnică intereselor vitale ale armatei române. Așteptările noastre privind transformările din sistemul militar au fost mari, dar ne-am propus, în primul rând, să rezolvăm problemele esențiale într-un mod rapid și eficient. Mă gândesc la introducerea conceptului de management al carierei individuale și informatizarea resurselor umane, fără de care managementul carierei nu poate funcționa. Managementul carierei individuale este un obiectiv prioritar pentru Statul Major General, acesta fiind prevăzut chiar în Legea privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale. El asigură o perspectivă de evoluție în carieră, un traseu pentru fiecare persoană, o viziune asupra posturilor disponibile, așa încât fiecare individ să cunoască din timp ce funcții și ce eșaloane pot fi accesate, ce pregătire este necesară și ce cursuri trebuie urmate. Bineînțeles că nu toți vor parcurge aceiași pași ai evoluției în cariera militară. Aceasta înseamnă, în primul rând, responsabilitatea fiecărui individ. De aceea, fiecare trebuie să aibă la îndemână un instrument puternic pentru informare, consiliere și direcționare. Implementarea managementului carierei individuale este însă un proces îndelungat, care necesită mai întâi o definire conceptuală, el trebuie dublat de un pachet legislativ adecvat și, după cum am spus, de un sistem informatic în măsură să asigure datele necesare managerilor de carieră, precum și accesul partajat al fiecărui individ la datele personale și la posturile disponibile. Revenind la transformarea sistemului militar, trebuie spus că anvergura schimbărilor din armată diferă de la o structură la alta, dar există și schimbări cu caracter general, ce afectează întregul personal care își desfășoară activitatea în domeniul militar. Este important să recunoaștem că în cadrul schimbării, primordială este modificarea atitudinii, a mentalității, cerință care se referă la tot personalul, indiferent de poziția ocupată în sistem, începând cu liderii structurilor. Cei care vor ca subordonații și colegii lor să se schimbe trebuie să fie gata să-și analizeze și să-și schimbe propriul comportament, metodele de lucru și atitudinile proprii. Aceasta este regula de aur a schimbării unui sistem.

ADAPTAREA LA SCHIMBARE

– Istoria omenirii arată că, în fond, oamenii sunt deosebit de adaptabili, pot face față schimbării și, în general, o acceptă ca pe un fapt natural de viață. Atunci, de ce este schimbarea un cuvânt înfricoșător pentru mulți oameni din domeniul militar?

– Oamenii, în general, opun rezistență și încearcă să evite schimbările, considerând că situația lor se va deteriora și o vor duce mai rău decât înainte în privința conținutului muncii, condițiilor de lucru, încărcării cu sarcini, venitului, puterii de care dispun. Acest lucru este ușor de înțeles. Și totuși se opune rezistență, chiar și atunci când schimbările propuse au un caracter neutru sau chiar favorabil persoanelor vizate. Există mai multe motive, psihologice și de altă natură, dintre care l-aș aminti doar pe acela în care oamenii nu sunt informați în mod adecvat și nu li se explică scopul schimbării. Astfel, în virtutea spiritului de conservare, oamenii preferă să trăiască în aceleași condiții, chiar dacă nu sunt cele mai bune, decât să facă față unui viitor incert și necunoscut. Desigur că sistemul militar nu se schimbă de dragul schimbării, ci pentru că schimbarea face parte dintr-un proces mai amplu de restructurare și reorganizare a structurilor militare și trebuie să reacționeze, într-un fel sau altul, la noile schimbări din domeniul apărării și securității.

SUPORTUL MOTIVAŢIONAL

– Să zicem că personalul ce își desfășoară activitatea în domeniul militar trece cu bine obstacolul schimbării, dar cum este motivat pentru a rămâne în sistem?

– Aceasta este o problemă delicată și cere un anumit fel de abordare. Nu ascund faptul că sistemul militar trece printr-o situație dificilă în ceea ce privește motivarea personalului și mă refer aici, în mod special, la posibilitățile financiare, dar nici facilitățile clasice acordate nu sunt de neglijat. Din păcate, salarizarea în domeniul militar a cam rămas în urmă. Noi am inițiat câteva proiecte privind îmbunătățirea calității vieții personalului din armată, le avem în centrul atenției și urmărim momentul prielnic de implementare. Nu exagerez cu nimic dacă spun că de mai mult de șapte ori, proiectul inițiat de noi a trecut de analiza internă, dar s-a oprit la nivelul ministerelor care trebuie să acorde avizul de promovare ca proiect legislativ. De fiecare dată ni s-a motivat că nu sunt resurse financiare pentru susținerea proiectului. Dar nu vreau să cădem în latura pesimistă, ci să credem că întotdeauna este loc de mai bine pentru economia românească, cu toate că actuala criză economică mondială nu a ocolit România. Un alt aspect important ar fi acela al dezvoltării aprecierilor pozitive față de muncă. Persoana trebuie orientată în așa fel încât ceea ce face să facă din plăcere, pentru că numai dintr-o muncă făcută cu pasiune poate ieși ceva bun.

MODIFICĂRI LA ORDONANŢĂ

– Modificările pe care le propuneți la Ordonanța nr. 7/1998 nu înseamnă, oarecum, un pas înapoi în raport cu angajamentele asumate față de o parte a personalului militar?

– Ordonanța nr. 7/1998, așa cum a fost reglementată, reprezintă o măsură de protecție socială a personalului care își desfășoară activitatea în domeniul militar în cazul aplicării reducerilor de efective. Se știe că de la un efectiv foarte mare pe care armata îl avea înainte de evenimentele din 1989, numărul personalului din sistemul militar a scăzut considerabil, ajungând la cifra de 90.000 și chiar mai puțin. De la apariția ordonanței și până în prezent au trecut în rezervă foarte mulți oameni, atât cadre militare, cât și personal civil. De la aspectul cantitativ, trebuie acum trecut la cel calitativ, adică să realizăm acea repartiție a personalului pe unități, pe categorii de personal și pe grade militare, astfel încât să obținem o încadrare optimă și eficientă, așa cum a fost ea proiectată și planificată. În momentul de față avem deja un deficit la ofițeri, în special, la gradele de sublocotenent, locotenent și căpitan. Aceeași situație se manifestă și în cazul maiștrilor militari și subofițerilor. Avem însă un oarecare excedent, față de proiecția piramidală, specifică sistemelor cu organizare ierarhică, la gradele superioare, în special la categoria ofițeri. De aceea, piramida gradelor militare încă nu s-a realizat, iar proiecția grafică a existentului de personal pe grade arată acum ca o sticlă de lampă. Acesta este motivul pentru care sistemul a intervenit cu niște

măsuri de regularizare, printre care și aceste modificări ale Ordonanței nr. 7/1998. Sistemul trebuie să se autoprotejeze în anumite situații.

ÎNVĂŢĂMÂNTUL MILITAR CAUTĂ SOLUŢII

– Se vorbește de o nouă proiecție a procesului educațional în armată? Poate fi vorba de o criză a sistemului de învățământ militar superior?

– Categoric nu, dar suntem într-o perioadă de tatonări și căutări de soluții la noile schimbări ce s-au produs în sistemul militar. Cred că va trebui ca învățământul militar superior să se apropie tot mai mult de modelul învățământului universitar civil, care să fie compatibil și cu Declarația de la Bologna, carta fundamentală a schimbărilor în învățământul superior. Se cunoaște formula magică 3-2-3, adică trei ani licența, doi ani masteratul și trei ani doctoratul. De altfel, învățământul militar superior este foarte bine organizat, cu un corp profesoral de elită, cu rezultate remarcabile, fiind foarte bine apreciat atât de sistemul militar, cât și de societatea civilă.

FEMEIA-SOLDAT – O PROVOCARE PENTRU SISTEMUL MILITAR

– Femeia-soldat continuă să fie o provocare pentru forțele armate din toată lumea. Pe lângă schimbarea mentalității preconcepute că acestea nu au ce căuta în armată, ar trebui făcute multe alte schimbări, printre care și modificarea condițiilor de muncă și de viață din cazărmi. Cum stăm la acest capitol?

– Probabil nu o să credeți, dar, vă asigur că în ultima perioadă, afluxul de soldați și gradați voluntari, ca și de maiștri militari și subofițeri femei este foarte mare. Mai mult de 50% din elevii colegiilor militare sunt fete. Nu este greșit, dar nici foarte bine. Nu cred că sunt, sau nu ar trebui să fie diferențe între femeia-soldat și bărbatul-soldat. Avem nenumărate cazuri în care fetele au terminat studiile ca șefi de promoție la toate nivelurile. În fața legilor, regulamentelor și ordinelor militare, atât bărbații cât și femeile sunt tratați în mod egal, fără nici o diferență. În sistemul militar, în momentul de față, sunt femei cu gradul de general, colonel și chiar doctor în științe militare și în alte domenii de activitate. Pentru armata română, ca și pentru celelalte armate, femeia-soldat este o provocare, dar și o forță deloc neglijabilă.

DIPLOMAŢIE ŞI ELEGANŢĂ

– Ați activat în multe structuri militare și la eșaloane superioare. Peste tot ați avut o conduită ireproșabilă, caracterizată de răbdare, înțelegere, tact, inteligență, finețe și multă grijă, profesionalism, diplomație, modestie. Cum ați dobândit aceste calități excepționale?

– Majoritatea le am de la părinți, de acasă. Apoi, eu am fost un autodidact și am căutat tot timpul să mă corectez, să mă autoperfecționez. Am tot respectul pentru părinții mei care mi-au dat viață și m-au crescut, pentru dascălii și profesorii mei care m-au îndrumat și m-au ajutat să mă formez, mai întâi ca om și apoi ca profesionist. Pentru mine omul e mai presus de orice. Așa am reușit în cariera militară.

SPIRIT DE ÎNVINGĂTOR

– Privind înapoi, probabil cu nostalgie, credeți că ați făcut alegerea cea mai potrivită pentru cariera profesională?

– Da, la momentul respectiv, sunt sigur că am făcut cea mai bună alegere. Mi-am îndeplinit un vis din copilărie – acela de a deveni aviator. Sunt mulțumit de ceea ce am realizat. Doresc să mulțumesc, pe această cale, părinților mei și familiei mele, care au fost alături de mine în toți acești ani. Acum plec cu bucurie dintr-un sistem pe care l-am îndrăgit, care m-a format profesional, mi-a oferit șansa de a parcurge toate etapele de instruire și promovare până la gradul de general. Mă consider un învingător și ceea ce aș dori să rămână în urma mea este tocmai acest spirit de învingător. Recomand tinerilor să urmeze cariera militară, iar aviatorilor le urez ***„CER SENIN”.***

Interviu realizat de
căpitan-comandor Ştefan POPA ■

E cineva în birou?

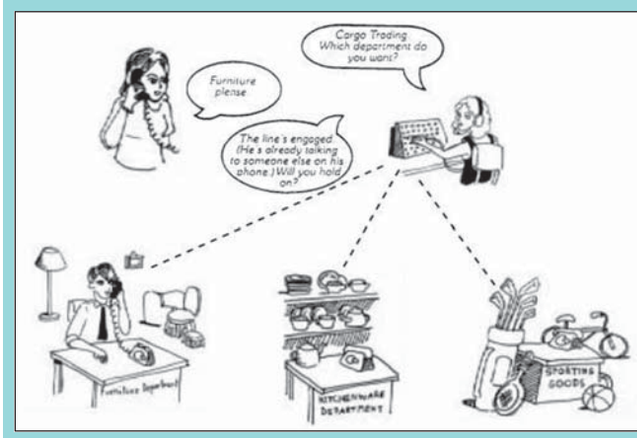
Era o frumoasă zi, nu știu de ce frumoasă, dar așa se începe și nu văd de ce nu aș merge și eu pe aceeași cale bătută și neutră. Deci, ziua frumoasă de primăvară, pentru că eu scriu, am dreptul să decid ce fel de zi și când anume era, pot chiar să aleg și o dată din calendar, dar nu e foarte important, așa că în acea zi tocmai ce terminasem treburile mărunte zilnice, care nu se văd, dar care, uite așa, ne umplu timpul că ne sperie când ne uităm la ceas. Mărunte zic, dar nu lipsite de importanță, pentru că fiecare dintre noi încearcă, după puteri și poziție, să participe la bunul mers al sistemului, când telefonul din birou sună:

„Alo”, zic, „Maistru militar X”.

După o scurtă pauză, aud: „E cineva în birou?”.

De data asta am o scurtă ezitare, articulez totuși un „Să trăiți!, în acest moment nu sunt decât eu și colega mea, „doamna Y”.

„Domnii ofițeri unde sunt?”, plusează, puțin iritat, partenerul meu de comunicare, punând și mai multă sare pe rană.


Cargo Trading. Which department do you want?
Furniture please
The line's engaged (He's already talking to someone else on his phone.) Will you hold on?
SPORTING GOODS

„Păi”, ezit eu, raționând rapid dacă și ce vină aș putea avea eu. N-aveam niciuna și, ușurat, încep să turui: „Păi, șeful meu este la ... (și numesc un loc), iar colegul Z se află astăzi în misiune la ... (un alt loc, la fel de importante amândouă), vin mâine”.

„Și eu cu cine vorbesc?”, se aude o voce deja enervată la celălalt capăt al firului.

Întrebându-mă dacă mă prezentasem sau nu, neconvingător, zic: „ Maistru militar X!”.

„Bine, bine”, aud eu în continuare, „Eu cu cine rezolv problema asta urgentă?”.

„Spuneți, vă rog, despre ce e vorba”, zic eu plin de solicitudine, „Poate reușim, eu sau colega, să vă ajutăm”.

Acum ar trebui să definesc exact rolul meu.

Dacă sunt autor, vanitos, aș putea continua cam așa: „Așa e, poate cine știe de unde sare iepurele. E vorba de ....” și aici urma o întrebare, a partenerului meu de comunicare, *la obiect, profesională*, pe care nu vreau să o reproduc aici pentru a nu intra în conflict cu colegii de la protecția informațiilor, și la care eu, tot *profesional*, răspund fără ezitare, cu luxul necesar de amănunte, nelăsându-i interlocutorului decât posibilitatea de a rămâne fără grai, pentru că sunt omniscient și omniprezent, cel puțin ca narator.

Cum nu sunt chiar un autor, deci nici narator (cu alte cuvinte, nu prea am nici un fel de puteri), ci un simplu actor al unui scenariu real (nu inspirat din realitate), nu voi spune nici că am fost întrebat și, prin urmare, nici nu am dat răspunsuri calificate (poate nici nu le aveam).

Voi spune doar atât: „Era cineva în birou!”

Maistru militar cls.I Gabriel ENACHE ■

Căpitan-comandor Vasile TOADER ■

"Cine îşi înţelege slăbiciunea se va elibera de ea", Tao Te Ching

"Cine nu îşi învaţă istoria riscă să o repete", N. Iorga

"Cei care nu îşi reamintesc trecutul sunt condamnaţi să îl repete" ("Those who cannot remember the past are condemned to repeat it"), George Santayana, filozof

"A nu face greşeli nu este în puterea omului; dar din erorile şi greşelile lor, cei înţelepţi şi buni deprind înţelepciunea pentru viitor", Plutarch, biograf şi moralist grec (46 AD – 120 AD)

Cred că cei mai mulţi dintre dumneavoastră sunt de acord cu înţelepciunea dată de învăţarea din greşelile trecutului.

Istoria are un mod ciudat de a se repeta. Dacă nu alocăm timp să învăţăm lecţiile trecutului şi mai mult să acţionăm asupra lor, vom continua să comitem, iarăşi şi iarăşi, aceleaşi greşeli.

Cum au apărut lecţiile învăţate?

Simplu, constatând că disfuncţiile înregistrate la un eveniment trecut au reapărut la altele ulterioare. De ce? Oare nu ne-am făcut temele bine? Poate că da, poate că nu! Să nu uităm că totul este în continuă schimbare. Că noi oamenii avem o rată de progres care în ultimii ani a crescut uimitor. Că ceea ce am făcut astăzi poate fi îmbunătăţit mâine sau poate fi folosit ca o experienţă benefică pentru toate activităţile viitoare.

De ce lecţii învăţate?

Multe probleme/accidente majore au arătat că se produc ulterior unuia sau mai multor incidente anterioare asupra cărora nu s-a acţionat deoarece cineva nu a fost informat, nu a ştiut de semnificaţia a ceea ce s-a constatat. Deseori, aceasta s-a datorat faptului că oamenii au eşuat să înţeleagă evenimentul la nivel de sistem mai mult decât la nivel de componentă sau de subsistem. Un motiv al acestui eşec poate fi faptul că planificatorii/organizatorii implicaţi nu s-au informat sau nu au ştiut de existenţa unor informaţii relevante, cum sunt lecţiile identificate/învăţate.

Această lipsă de informare este probabil rezultatul unui proces inadecvat de a ne asigura că lecţiile identificate/învăţate în urma unor experienţe specifice sunt capturate permanent şi sunt disponibile personalului. Eşecul capturării şi diseminării lecţiilor identificate/învăţate a permis ca incidente/accidente sau disfuncţii să aibă loc din cauze similare celor petrecute în trecut.

Un pas important în prevenirea repetării problemelor din trecut şi îmbunătăţirea sistemului nostru de cunoaştere este creşterea puterii noastre de înţelegere a lecţiilor identificate/învăţate.

Ce sunt lecţiile învăţate?

Pentru o înţelegere mai rapidă, lecţiile învăţate sunt definite ca informaţii/cunoştinţe sau aprecieri dobândite prin experienţă.

Statul Major General, prin "Concepţia privind lecţiile învăţate în Armata României", a mers mai departe definind lecţiile identificate şi învăţate după cum urmează:

"Lecţii învăţate – sunt cunoştinţe sau informaţii însoţite de concluzii şi recomandări rezultate/extrase din experienţe şi/sau observaţii colectate pe timpul instruirii, exerciţiilor şi operaţiilor etc., inclusiv din studii istorice care au fost validate, iar prin aplicarea lor în practică au condus la îmbunătăţirea performanţelor sau a capabilităţilor".

La modul general, lecţiile învăţate pot fi relaţionate cu domenii sau discipline specifice, cum ar fi: controlul zborului, structuri, operaţii, logistică etc. şi sunt definite ca lecţii specifice. De asemenea, pot fi şi lecţii larg aplicabile care se pretează mai multor discipline şi nu au barieră de timp. Ambele forme de lecţii sunt importante pentru înţelegerea problemelor apărute.

Gradul de aplicabilitate al lecţiilor în alte circumstanţe sau evenimente poate varia în funcţie de problema în discuţie, nivelul de similaritate cu alte activităţi sau alţi factori. Totuşi, în fiecare caz, luarea la cunoştinţă a lecţiilor anterior constatate va permite ca, indiferent de sarcina primită, cursurile de acţiune alese să fie mult mai puţin probabil să repete greşelile din trecut.

Lecţiile larg aplicabile trebuie identificate, deoarece acţiunile ulterioare şi cele corective sunt larg aplicabile şi pot micşora riscul apariţiei problemelor similare pe timpul diferitelor activităţi.

De ce sunt importante lecţiile identificate/învăţate?

Cum tehnica şi, în general, activităţile devin din ce în ce mai complexe, nu mai este posibil transferul unei înţelegeri comprehensive de la indivizii experimentaţi către noua generaţie numai prin intermediul instruirii la locul de muncă. De aceea, trebuie să învăţăm să ne îmbunătăţim modul de a identifica, captura şi folosi informaţia şi experienţa specifică acumulată pe timpul activităţilor pe care le desfăşurăm.

Stabilirea unei culturi în care să capturăm şi să folosim zi de zi informaţiile şi experienţele extrase în urma activităţilor de operare şi mentenanţă, de instruire şi certificare, este crucial pentru îmbunătăţirea sistemului, în general. Făcând asta, ne putem aştepta să avem beneficii care includ:

– Informare şi direcţionare corespunzătoare, cele mai bune practici;

– Mai multe decizii consecvente;

– Îmbunătăţire a activităţii reducând repetarea problemelor şi prevenind apariţia altora noi;

– Reducerea numărului de probleme apărute din cauza lipsei de comunicare între planificatori şi executanţi sau între comandament şi unităţi/subunităţi operaţionale.

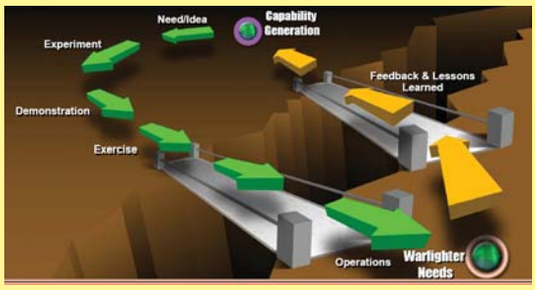
Evitaţi aceleaşi vechi greşeli, concentrându-vă pe lecţii învăţate

Se spune că nu sunt probleme noi, ci doar vechi, care se repetă. Se mai spune că nu învăţăm din lecţiile trecutului şi asta este adevărat, altfel de ce tot continuăm să facem aceleaşi vechi greşeli.

Derry Simmel, cercetător american, a identificat două probleme comune care ne împiedică să învăţăm lecţii valoroase din trecut:

1. Credem că lecţiile nu sunt valabile pentru noi. Nu cumva să vă gândiţi că dumneavoastră nu vi se poate întâmpla, vi se va întâmpla cu siguranţă. Ţineţi minte cuvintele "timpul petrecut pentru îmbunătăţirea muncii dumneavoastră este timp **bine** petrecut";

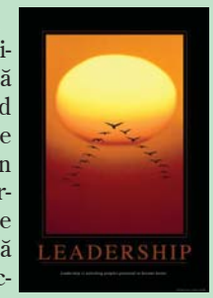
2. Noi vrem să acţionăm, doar să acţionăm. Nu ne place planificarea/pregătirea. Acesta este unul din motivele pentru care atât de multă lume urăşte planificarea. Planificarea nu înseamnă acţiune şi nouă tuturor ne place mai mult să acţionăm.



"Adevărul trist este că lecţiile identificate/învăţate sunt folositoare. Timpul petrecut pentru a face lucruri mai bine este timp bine petrecut. Că dacă le facem bine de prima dată este mai ieftin şi mai uşor decât dacă le-am face acum şi le-am corecta mai târziu", spune Darry.

Aşa că, dacă acceptăm că lecţiile din trecut sunt folositoare şi pot ulterior preveni apariţia problemelor, organizaţiile pot să-şi creeze o cultură de lecţii învăţate în care personalul nu numai că se informează pentru a învăţa din trecut, ci doreşte cu adevărat să înveţe. O cultură în care cele mai bune practici se aplică, iar cele rele se înlătură.

Leadership-ul



Pentru ca noi iniţiative să reuşească este bine ca, în mod uzual, să se aplice abordarea de sus în jos. Conducerea organizaţiilor trebuie să promoveze şi să sprijine cultura lecţiilor învăţate. Este posibil ca aceasta să reuşească mai bine şi să dureze mai mult faţă de abordarea de jos în sus.

Având sprijin de la vârf, timp suficient dedicat din partea ofiţerilor de proiect şi şefilor nemijlociţi, lecţiile învăţate vor deveni parte a culturii organizaţiei şi parte a îmbunătăţirii continue a procesului.

Procesul de identificare a lecţiilor învăţate

Dacă managerii (şefii structurilor, ofiţerii de proiect) vor contribui activ la managementul cunoştinţelor în cadrul organizaţiilor şi vor utiliza lecţiile, apoi trebuie ca acest lucru să fie cât mai uşor pentru ei. Nimeni nu va face eforturi suplimentare pe această direcţie. Astfel, este important să avem un proces simplu şi bine definit de colectare, identificare, asamblare, analiză şi diseminare a lecţiilor învăţate.

Identificarea

Echipele de planificare (grupurile de lucru) trebuie să înveţe să identifice lecţii pe timpul activităţilor şi să le reţină pentru a fi incluse în raportul elaborat la finalul activităţii. Aceasta trebuie să devină o sarcină de rutină pe timpul întâlnirilor lor regulate.

Un semn că o activitate ar putea avea un "moment de lecţii învăţate" este atunci când resursele sunt insuficiente şi participanţii sunt nemulţumiţi discutând problemele apărute între ei în afara echipei/grupului sau în cadrul altor întâlniri. Lecţii pot fi culese, de asemenea, şi pe timpul desfăşurării activităţilor, când membrii echipei/grupului identifică domenii de îmbunătăţire.

Trebuie organizate sesiuni de brainstorming cu membrii echipei de planificare şi cu participanţii, cu un moderator independent, pentru identificarea lecţiilor valoroase. Aceste sesiuni au intrat în limbajul militar sub numele de "analize post-acţiune" şi nu trebuie amânate până la sfârşitul activităţii, întrucât amintirile se disipează.

Lecţiile pot fi identificate punându-vă următoarele trei întrebări:

1. Ce a fost bine?
2. Ce a fost greşit?
3. Ce ar fi putut fi făcut mai bine?

Folosiţi mediatorul pentru a argumenta lecţiile, a menţine focalizarea pe aspectele-cheie şi a dirija discuţiile în direcţia corectă.

Recomandarea

Ofiţerii de proiect şi echipele lor trebuie să facă recomandări. Practic, ce ar face diferit dacă ar lua-o de la început?

Aceasta necesită un grad de onestitate pe care unii din membrii echipei îl vor găsi inconfortabil. Feedback-ul trebuie să fie constructiv şi să evite discuţii inutile (nu trebuie abordat personal). Nu se intenţionază blamarea nimănui; este nevoie de a se înţelege ce şi cum trebuie făcut mai bine în viitor.

Argumentarea şi diseminarea

Este foarte important ca rezultatele căutărilor să fie argumentate şi diseminate. Cel mai bun fel de a o face este de a crea un format standard de raport de lecţii învăţate şi o bază de date electronică în care lecţiile să fie găsite uşor. Baza de date trebuie actualizată cu lecţii de la cele mai recente activităţi în scopul concentrării atenţiei pe mediul de lucru, structurile şi constrângerile actuale.

Formatele standard de rapoarte şi baza de date electronică va uşura revederea multiplelor documente şi căutarea informaţiilor necesare prin folosirea de cuvinte sau expresii-cheie.

Revizuirea

Este responsabilitatea ofiţerilor de proiect şi a şefilor de structuri de a revizui rapoartele post-activitate şi a extrage aspectele care s-au repetat de mai multe ori. Aspectele întâlnite în mod frecvent pot fi evidenţiate şi prezentate într-o listă generală cu lecţii numită generic: *"De citit înainte de toate"*.

Ofiţerii de proiect trebuie să identifice ceea ce face ca activităţile să meargă bine şi ceea ce face ca acestea să eşueze şi să facă recomandări împreună cu membrii echipelor de planificare/pregătire.

Stocarea

Lecţiile identificate/învăţate trebuie stocate într-o bază centrală de date la care accesul este restricţionat în funcţie de nivelul de clasificare al acestora şi de nivelul avizelor de securitate ale utilizatorilor. Sistemele on-line sunt ideale pentru aceasta, dând posibilitatea unui acces facil la informaţii. Cele mai multe organizaţii au reţele interne care pot fi utilizate cu eficienţă în acest scop.

Reluarea

Reluarea lecţiilor învăţate în mod regulat trebuie să facă parte din cultura organizaţiei. Este de aşteptat ca ofiţerii de proiect să reia şi să revizuiască lecţiile înainte de a începe o nouă activitate. Ei trebuie să aibă aceasta ca obiectiv al activităţilor anuale şi să fie în măsură să demonstreze că au reluat, revizuit şi aplicat lecţiile acolo unde a fost cazul.

MEDICINA... LA ÎNĂLŢIME!

Plutonier major Sorin SĂFTOIU ■

Cu siguranţă că Hipocrate, părintele medicinei, nu şi-a închipuit că cei care vor jura să onoreze această ramură a ştiinţei, o vor face şi la 100 sau 10.000 de metri altitudine. În simplitatea implicită a jurământului medical, propus în vremuri cu posibilităţi şi aşteptări diferite, credem, totuşi, că şi-a propus să traseze nişte reguli viabile pentru orice perioadă, pentru orice situaţie.

Repere existenţiale

Personalul militar ce încadrează structura MEDEVAC de la Baza 90 Transport Aerian Otopeni nu doreşte decât, clipă de clipă, să adapteze aceste principii la situaţia şi contextul actual, să dea un sens doctrinar standardizat şi o practică la nivel contemporan.

De altfel, însuşi comandantul bazei, **comandorul Ştefan Dănilă**, este ferm atunci când vine vorba despre atribuţiile acestei structuri, dar şi despre modalităţile de percepţie a muncii depuse: "Misiunea de evacuare medicală, relativ nouă pentru

Sergentul major Dumitru Miu, veteranul structurii

Forţele Aeriene, a necesitat echiparea specială a elicopterelor şi pregătirea echipajelor aero-medicale prin cursuri de medicină de urgenţă şi de medicină aeronautică. Specificul evacuării aero-medicale faţă de serviciul de ambulanţă este dat de solicitările suplimentare la care este supus pacientul. Pentru a evita eventualele complicaţii generate de transportul aerian este necesară expertiza unui medic specializat în medicina aeronautică".

În acest punct se face simţită intervenţia specialiştilor militari din structura MEDEVAC. Cu toţii sunt pregătiţi pentru acest tip de intervenţie, datorită, în primul rând, pregătirii pe care o au drept background: pe lângă Şcoala Postliceală Sanitară, pe care au absolvit-o cu toţii, mai au trecute, la nivelul cunoştinţelor teoretice şi cursurile de urgenţe medicale efectuate la SMURD Tg. Mureş, sub atenta îndrumare a actualului secretar de stat, **dr. Raed Arafat** sau diferitele module de specialitate aprofundate la schimburile de experienţă.

Posibilităţi de explorat

Practica este cea care trebuie să completeze, să dea un sens componentei teoretice. Schimbul de experienţă efectuat cu diferite secţii ale spitalelor militare sau din societatea civilă, participarea efectivă la misiuni de simulare sau la misiuni specifice teatrelor de operaţii pentru cunoaşterea a cât mai multe evenimente medicale, voluntariatul din acţiunile umanitare, sunt doar câteva dintre elementele ce definesc practica în domeniu.

Paradoxal, problemele apar tocmai din dezvoltarea acestor activităţi practice. "Pentru cei mai mulţi dintre noi, activităţile desfăşurate în spitalele din cadrul societăţii civile ne-au oferit şi alte perspective, cum ar fi posibilitatea migrării spre acest sistem sau dorinţa de recunoaştere la acelaşi nivel a pregătirii. Sub incidenţa renunţării la serviciile noastre, odată cu împlinirea vârstei de 40 de ani, varianta mai bine remunerată de la spitalele civile, începe să devină o Fată Morgană tot mai realistă" se destăinuie **caporalul Adrian Păunescu**, unul dintre paramedici (sau asistent medical de zbor sau însoţitor medical de zbor), ca să trecem în revistă denumirile sub care se prezintă militarii.

Această nesiguranţă ce provine, iată, chiar din condiţiile de încadrare – funcţiile pe care le deservesc – este, odată cu apropierea de vârsta limită (40 de ani) pentru cei mai mulţi dintre sgv-iştii noştri, tot mai acută. "Poate că ar fi fost mult mai bine pentru noi şi, implicit, pentru sistem, să fim recunoscuţi mai degrabă pentru pregătirea de specialitate decât ca necesităţi de încadrare a unor funcţii militare. Aşa am fi putut beneficia, atât noi cât şi aviaţia militară, de mai multe avantaje: fonduri în creştere pliate pe urgenţe de echipare, o mai mare posibilitate de implicare în relaţiile cu sistemul sanitar civil, oportunităţi de promovare în carieră", este de părere şi **sergentul major Dumitru Miu**, unul dintre cei doi ajutori ai şefului grupei de evacuare. Fiind cel mai vechi în

Consultare privind echipamentul necesar executării misiunii

această unitate – 1994 – şi printre primii în cadrul structurii MEDEVAC – 2002, odată cu înfiinţarea acesteia – subofiţerul rămâne, totuşi, optimist.

"Au existat şi, desigur, nu s-au estompat, în gândurile mele şi ale colegilor mei, variante de renunţare la sistemul militar: Inspectoratul pentru Situaţii de Urgenţă, spitalele civile, SMURD-ul sau Ministerul Administraţiei şi Internelor pot fi, din fericire, tot atâtea oportunităţi pentru noi. Cred, însă, ca va veni şi vremea recunoaşterii, şi din punct de vedere financiar, a eforturilor noastre, a pregătirii continue şi asidue. Poate şi crearea de compensaţii specifice meseriei noastre – concediu suplimentar, cursuri variate, recuperare mai complexă după misiuni – ar face mai facilă îndeplinirea atribuţiilor funcţionale", completează subofiţerul.

Pe aceleaşi coordonate se înscriu şi opiniile celorlaţi colegi. "Sigur, în paralel ne-am gândit să ne oferim, pentru viitor, şi alte şanse. Cei mai mulţi dintre noi studiem

Pregătire prin simulare în cadrul exerciţiilor

în paralel şi în particular diverse specialităţi - drept, medicină, istorie. Dar, pentru noi, cel mai mult ar conta dacă ni s-ar oferi posibilitatea continuării carierei militare în aviaţie, fie prin prelungirea vârstei de încadrare, fie printr-un alt sistem de avansare în corpurile cadrelor militare", este opinia **sergentul major Mihai Deaconu**.

Această congruenţă de idei se regăseşte şi în spiritul de unitate, de camaraderie ce este relevat de colectivul structurii MEDEVAC. Desi structurarea acestuia pe 3 echipe de intervenţie la evenimente medicale, fiecare formată din 1 subofiţer şi 3 sgv-işti, pare firavă, unitatea dintre gândire şi punerea ideilor în practică o transformă într-un nucleu puternic, ce acţionează constant şi eficace.

Necesităţi de pregătire

Fiecare tip de intervenţie necesită o anumită coordonare, fiecare tipar medical ce trebuie aplicat implică un set de reguli ce trebuiesc respectate. Astfel, pentru a oferi doar un exemplu, în cazul unui accident mai grav, este necesară coordonarea exactă între structura MEDEVAC şi SMURD Bucureşti. Apoi, intervin elementele necunoscute nouă, cei care vedem şi dorim să vedem doar finalitatea muncii lor. Mereu ni se pare firesc ca ei să sosească "în urmă cu 10 minute", să intervină prompt, să aibă asupra lor cea mai nouă şi complexă aparatură.

Ambulanţă mobilă de tip C – element standard de echipare

Nu ştim, desigur, de câtă pregătire este nevoie pentru echiparea elicopterului MEDEVAC cu toate accesoriile echipamentelor destinate intervenţiilor medicale, în doar 10-15 minute, nu prea ne interesează despre modul în care sunt procurate aparatele de generaţie actuală, în plină criza financiară, nu vedem niciodată omul din spatele paramedicului. Ca să nu mai spunem de amănuntele specifice, poate, într-adevăr, neinteresante din punct de vedere al imaginii de ansamblu, dar absolut obligatorii pentru definirea muncii lor: întocmirea fişelor de evacuare, a celor de zbor, echiparea ambulanţei de tip C cu elementele destinate: monitor funcţii vitale, aspirator secreţii, injector, ventilator, truse de arşi, tuburi de oxigen, tărgi tip NATO etc.

"Este extrem de important să se ştie că, în unele situaţii, se poate refuza transportul unor pacienţi pe calea aerului datorită anumitor factori pe care specialiştii noştri îi analizează şi pe baza cărora iau această decizie. Totuşi, principalul motiv datorită căruia regăsim şi astfel de situaţii este, fără discuţie, preocuparea noastră continuă pentru viaţa pacientului", concluzionează comandantul unităţii, **comandorul Ştefan Dănilă**.

Aceste hotărâri sunt luate în regim de limitare excedentară de timp, în care sunt analizaţi mai mulţi factori: starea pacientului, prezentă şi estimată, durata transportului aerian, natura intervenţiei – situaţie reală sau simulare – deciziile pilotului elicopterului. Misiunile efectuate în contexte ce au acoperit ambele situaţii, misiuni executate atât pe plan local-intern cât şi în afara teritoriului României (ex.: misiunea de Poliţie Aeriană în Lituania, misiunea executată de Grupul Bravo în Bosnia) le oferă substrat şi concreteţe activităţilor desfăşurate.

Tocmai pentru a evidenţia această încredere a comandantului în capacităţile subordonaţilor de apreciere şi rezolvare a unei urgenţe medicale, am crezut de cuviinţă să îi prezentăm pe toţi cei care fac parte din structura MEDEVAC: **căpitan dr. Dragoş Tudose**, comandantul grupei medicale, **sergenţii majori Mihai Deaconu** şi **Dumitru Miu**, ajutoarele sale şi paramedicii **Gabriel Mardale, Daniel Cârstea, Lucian Dumitru, Adrian Păunescu, Adrian Chelu** - toţi sgv-işti.

Ei sunt aceia pe care, fără să conştientizăm permanent acest lucru, îi dorim aproape în momentele de cumpănă ale sănătăţii noastre pe timpul executării misiunilor. Faptul că ei există, că se pregătesc continuu, în ciuda condiţiilor de perspectivă cu tentă negativă, în ciuda tentaţiilor de tranziţie spre sisteme altfel remunerate, trebuie să ne bucure. Nivelul înalt al profesionalismului lor este, de cele mai multe ori, similar cu nivelul altimetrului de la pupitrul elicopterului. Medicina poate, aşadar, să se exprime eficace şi la... înălţime.

MEDEVAC – modul de siguranţă pentru evenimente sub egida NATO

Ungaria execută serviciul NATO QRA cu avioane Gripen

Forţele Aeriene Ungare au anunţat trecerea avioanelor Gripen în serviciul QRA (Quick Reaction Alert), în cadrul unei ceremonii organizată la Baza Aeriană Kecskemét, în data de 22 decembrie 2008. Reprezentanţi ai guvernului ungar şi ai Forţelor Aeriene Ungare au fost prezenţi la ceremonie. După festivitate, avioanele Gripen au decolat de la baza Kecskemét în prima lor misiune de asigurare a protecţiei armate în stand by.

Gripen va alterna pe moment misiunile cu avioanele MiG-29 rămase în dotare pentru asigurarea protecţiei armate şi va înlocui complet avioanele ruseşti până la sfârşitul anului 2009.

www.gripen.com

Elveţia urmează să decidă ce avion va înlocui modelul F-5

În luna decembrie a anului trecut, armata aeriană elveţiană a finalizat testarea aparatelor de zbor care vor înlocui avioanele F-5. Evaluările au început în luna iulie, cu aterizarea la Emmen a aeronavei Saab JAS-39 Gripen. Aceasta a fost urmată de modelele Dassault Rafale, în luna octombrie, şi Eurofighter în decembrie.

La activităţile de testare, care au inclus şi zboruri de noapte şi supersonice, fiecare candidat a prezentat câte un avion cu două locuri, care a fost de fiecare dată pilotat de un elveţian, asistat de un pilot din partea producătorului.

Acţiunea a fost condusă de ArmaSuisse, în colaborare cu Forţele Aeriene Elveţiene şi face parte din programul *Partial Tiger Replacement*. Anunţarea câştigătorului este programată pentru luna iulie 2009 şi se aşteaptă ca achiziţia să aibă loc în 2010.

defense.com

O nouă bază franceză permanentă în EAU

Procesul de înfiinţare a unei prezenţe militare franceze permanente în Emiratele Arabe Unite (EAU) a început.

Contingentul iniţial, format din trei escadrile, a aterizat la Baza Aeriană de la Al Dhafra din Emiratele Arabe Unite la sfârşitul anului trecut. Aici vor forma un detaşament permanent şi vor opera alături de aeronavele Mirage 2000-9 ale Emiratelor Arabe Unite. În plus, faţă de misiunile de apărare din ţară, Forţele Aeriene Franceze vor participa la exerciţii şi programe de antrenament alături de armata Emiratelor Arabe, realizând astfel o mai bună interoperabilitate.

Potrivit acordului semnat în ianuarie 2008 cu ocazia vizitei oficiale în Emiratele Arabe Unite a ministrului francez al apărării – Herve Morin şi a preşedintelui Nicolas Sarkozy, Franţa nu va înfiinţa aici doar o bază aeriană, ci va disloca şi forţe terestre şi maritime. Această prezenţă militară franceză în Emiratele Arabe Unite poartă numele generic de IMFEAU (Implementation Militaire Francaise aux Emirates Arabes Unis) – Instalarea Militară Franceză în Emiratele Arabe Unite.

airforcesmonthly.com

Bugetul pe cinci ani al armatei franceze

Proiectul de buget consacrat apărării franceze pentru perioada 2009–2014 a fost aprobat de cabinetul francez la sfârşitul anului trecut.

Potrivit acestuia, se intenţionează ca un număr cuprins între 50–66 de aeronave de luptă Dassault Rafale să fie finanţate, numărul concret depinzând de vânzările la export. Dacă toate opţiunile sunt luate în calcul, se aşteaptă ca 14 aparate Rafale să fie livrate în 2009, 15 în 2010, 11 în 2011, 8 în 2012 şi câte 5 în 2013 şi 2014.

Achiziţiile de elicoptere vor cuprinde 23 de modele NH90 şi 33 aeronave de atac Tiger pentru armată.

Un total de 280 de milioane de euro este alocat achiziţionării unui avion comercial Airbus A330 second-hand şi a două aparate noi Dassault Falcon 7X pentru zboruri prezidenţiale. Modelul A330 va înlocui unul din avioanele A319CJ existente în prezent. Încă şapte milioane de euro vor fi alocate pentru analizarea posibilităţii de a cumpăra un al doilea transportator pentru marina franceză.

airforcesmonthly.com

Pagini realizate de Camelia VLAD ■

Flota strategică de transport a NATO, dislocată în Ungaria

Oficialii NATO au anunţat semnarea unui Memorandum de Înţelegere în vederea achiziţionării a trei aparate Boeing C-17A Globemaster III, în cadrul iniţiativei *Strategic Airlift Capability Consortium* (SAC – iniţiativa internaţională privind capacitatea de transport strategic aerian).

Potrivit acordului cu Departamentul Apărării al SUA şi agenţia de transport aerian a NATO (NAMA), două aeronave vor fi cumpărate de la Boeing prin *programul de asistenţă militară de securitate* – Foreign Military Sales, iar al treilea va fi furnizat de Forţele Aeriene Americane.

Fondurile sunt alocate prin programul SAC de zece ţări membre NATO (Bulgaria, Estonia, Ungaria, Lituania, Olanda, Norvegia, Polonia, România, Slovenia şi SUA), împreună cu ţările din Parteneriatul pentru Pace, Finlanda şi Suedia.

Locaţia aleasă pentru flota strategică de transport NATO este Baza Aeriană Pápa din Ungaria şi se presupune că primul avion va fi livrat în primăvara anului 2009, iar următoarele două în vară.

Aeronavele C-17, care vor fi certificate şi înmatriculate de ţara gazdă, vor fi folosite atât în cadrul operaţiunilor NATO, cât şi în cele naţionale, europene, misiuni ONU sau în alte scopuri umanitare ori asistenţă în caz de dezastru.

nato.int

Aviaţia rusă va achiziţiona elicoptere Ka-52

Potrivit unei declaraţii aparţinând lui Roman Chemyshov, directorul executiv de la Kamov, începând din anul 2009 compania va livra elicoptere Ka-52 Hokum-B Forţelor Aeriene Ruse. Chemyshov a confirmat semnarea contractului de achiziţie pentru modelul de atac şi recunoaştere Kamov Ka-52 Hokum-B.

Comandantul Forţelor Aeriene Ruse, generalul Alexander Zelin declarase anterior că 100 de noi elicoptere de luptă, incluzând modelele Ka-52 şi Mi-28N, vor fi livrate către Forţele Ruse între 2011 şi 2015. Nu au fost furnizate însă detalii despre numărul concret de aparate din fiecare model.

http://en.rian.ru

Forţele Aeriene Regale sunt mai aproape de achiziţionarea aeronavei RC-135

La sfârşitul anului trecut, Agenţia de Cooperare în Domeniul Securităţii şi Apărării (DSCA) a înştiinţat oficial Congresul SUA cu privire la interesul Marii Britanii de a cumpăra aeronava RC-135/W River Joint.

Propunerea adresată Regatului Unit face parte din *programul de asistenţă militară de securitate* – Foreign Military Sales, şi vizează *transformarea* a trei aeronave USAF KC-135R în aparate RC-135V/W, plus echipamentul şi serviciile aferente.

airforcesmonthly.com

Boeing va livra elicoptere CH-47F Chinook armatei SUA

Compania Boeing a câştigat un contract de 722.7 milioane de dolari pe 5 ani cu armata SUA pentru a produce *107 elicoptere noi de tipul CH-47 Chinook şi pentru a asigura reparaţii capitale pentru 72 de aparate.* Înţelegerea include posibilitatea vânzării a încă 34 de aeronave noi (zece în anul fiscal 2008 şi alte 24 mai târziu).

Data estimată pentru finalizarea contractului este de 30 septembrie 2013, iar valoarea potenţială a contractului se ridică la 4,3 miliarde de dolari. Până în prezent, Boeing a furnizat armatei americane un total de 48 de modele CH-47F.

boeing.com

ATERIZARE ... prematură!

La mijloc de făurar, revărsări interioare şi lupte organice au obligat pe unul din aşii aviaţiei militare şi ai jurnalismului militar să ceară, imperial, aterizarea. Retragerea definitivă la vatra ancestrală.

S-a frânt un zbor, izvorât din inima Bucovinei, la 25 octombrie 1962. Localitatea Nicolae Bălcescu din judeţul Botoşani avea să-i fie leagăn al copilăriei şi mediu fertil de cunoaştere şi moralitate. Educaţia sa se derulează sub semnul paşilor parcurşi de fiul unui ţăran modest dar ferm cu viitorul copilului său, pe care-l îndrumă spre cărările lipsite de colb, însă marcate de necunoscut ale văzduhului. După studiile primare şi generale, comandorul Dumitru Berbunschi răspunde la prima provocare a vieţii şi alege programul cazon al Liceului Militar "Ştefan cel Mare". Ulterior, îmbrăţişează aviaţia militară urmând cursurile Şcolii Militare de Ofiţeri Naviganţi de Aviaţie, iar în anul 1986, umerii săi se înnobilează cu cel mai drag grad al ofiţerului: cel de locotenent. Serios, ambiţios şi tenace, comandorul Berbunschi accede treaptă cu treaptă în ierarhia atât de strictă şi de riguroasă a piloţilor de vânătoare: pilot, comandant de patrulă, instructor şef de zbor. Dar nu este suficient. Dorinţa de perfecţionare îl conduce spre Dealul Cotrocenilor, în Panduri, unde urmează şi absolvă cu rezultate meritorii Academia Militară. O maladie neiertătoare îi retează în mod absolut nedrept aripile, după mai bine de 600 de ore de zbor, dintre care aproape 500 pe MiG-21 (clasic şi modernizat), consemnând astfel prematur la sol pe unul dintre cei mai valoroşi piloţi şi instructori de zbor ai aviaţiei de vânătoare. Dar spiritul său de veşnic luptător, călit vreme de două decenii în costumul de suprasarcină nu se dă bătut în faţa destinului.

În anul 2005 preia conducerea redacţiei ***CER SENIN***, revista Forţelor Aeriene Române, pe care o însufleţeşte cu metafora sa dospită la mii de metri altitudine, în cockpitul supersonicului. Rămâne astfel alături de marea sa dragoste, zborul, prin intermediul slovei bine meşteşugite. Doru Davidovici devine nu doar un idol de pe pista încinsă a Bărăganului, ci şi un exemplu de urmat în viaţă. Contribuie la universul literar al aeronauticii române prin publicarea a două romane: **Semne de Cer Senin** şi **Rădăcini de Zbor**. Cariera i-a fost aşadar ritmică, generoasă şi neinhibată.

...

Şoimul bucovinean, care s-a avântat energic şi curajos spre zările albastre, spre ninse creste carpatine, s-a prăvălit brusc, frângându-şi zborul. Merită însă să medităm acum, cu uimire şi durere la cuvintele lui, spuse odată, la ceas de taină: „Dacă este o certitudine faptul că viaţa unui om contează în măsura în care parte din ea s-a imprimat în viaţa celorlalţi, pentru unii mai mult, pentru alţii mai puţin, atunci este important ca ea, viaţa, să nu se imprime ca suferinţă. Să se regăsească în fiecare câte puţin, suprapusă peste viaţa lui ca o binefăcătoare rază de lumină."

Şi-a croit viaţa prin multe meandre existenţiale, preţuind fiece zi, fiece oră, fiece secundă. Nu a fost un om al cadenţei, ci al sufletului, dând potenţă cuvântului.

Descoperea permanent sensurile grele şi pline de metamorfoze ale slovelor, dându-le greutate şi personalitate. A îmbinat continuu atracţia miraculoasă a zborului, a nesfârşitului albastru, cu dialogul, comunicarea şi sentimentul. Dacă zborul a fost pentru comandorul Dumitru Berbunschi o fabulă cosmică, plină de graţie şi imponderabil, viaţa la sol a fost lupta continuă cu suficienţa.

Simplu ca om, dar sofisticat ca pilot şi scriitor, comandorul Dumitru Berbunschi a coagulat în jurul său energii tinere şi libere de ideile preconcepute ale trecutului nostru apropiat sau îndepărtat. Lacrimile îi inundau sufletul când, uneori, câte-un „vultur carpatin„ săruta pământul, întregind Escadrila din Cer. E greu de spus de ce Escadrila din Cer a avut nevoie atât de repede de comandorul Dumitru Berbunschi. Ştim însă că efemera existenţă a omului Dumitru Berbunschi în această lume a avut asupra tuturor celor care l-au cunoscut, efectul binefăcător al unei raze de lumină.

...

Te vom cinsti, iubite camarad, cu respectul şi gratitudinea unor oameni mai săraci la suflet şi mai puţini la număr. Te vom respecta, cu sentimentul că nu vom reuşi să ducem nici zborul şi nici metafora spre perfecţiune, aşa cum visai, în nopţile senine.

Cu durere în suflet şi cu inimile cernite suntem alături de familia greu încercată, pe care o asigurăm de toată compasiunea şi sprijinul nostru.

Amintirea neobositului nostru camarad şi prieten, comandorul Dumitru Berbunschi, va dăinui de-a pururi în inimile noastre.

Adio, domnule comandor!

Dumnezeu să te aibă în paza şi în suprema Sa ocrotire, în Escadrila din Ceruri!

Redacţia "CER SENIN" ■

Zborul

după Dumitru Berbunschi

Zborul,
Nu are nevoie de cuvinte.
Poartă lumina ochilor,
Departe,
În boabe mici,
De cristal,
Lichid.

Duce semnul cerului,
În monade pure,
Ca pe o amforă
De sărbătoare...

Zborul,
Dacă ajungi
Să-l simţi,
Devine geamănul
Pentru care
O singură inimă,
A ta,
Duce ofranda de sânge
Ca pe un obol...
Săgetând ploaia cu zborul tău,
Aduni stropii,
Sub gene de nori...

Zborul nu are nevoie de cuvinte.

Evelyne Maria CROITORU

Dor de foozie

„Da, ştiu. Nu am uitat nimic. Am înţeles perfect de unde mă întorc. Unde am fost. Ce putea urma. Ce am trăit de la şase mii cinci sute de metri până la o mie două sute de metri de cer. Cer vertical, abrupt şi greu. Cer răsturnat. Mă veţi certa, poate chiar bate. Veţi pune mii de întrebări, voit inteligente, cel mai des superioare, mai mereu cu aerul distant al celui căruia nu i se poate întâmpla nimic. Din exterior, neimplicaţi, cu gândul răscumpărător că v-a ferit Dumnezeu de asta. De ce am avut eu parte. Am trăit, am respirat, am murit şi m-am întors" – Rădăcini de zbor. Dumitru Berbunschi 2006.

La cererea lui Foozie am scris primul meu articol despre aviaţie şi tot el mi-a explicat ce înseamnă un Immelmann. Cu el am stat ore întregi la marginea pistei, pe înserat, la Kogălniceanu, pe timpul RoIAS 2006. Eu fumam, el vorbea despre cărţi, avioane şi Doru Davidovici. Apoi îi povesteam eu. El nu fuma. Nu mai fuma. Se lăsase. Era bolnav.

După ce am plecat de la aviaţie, îl mai sunam când şi când. şi-mi spunea: „Ardeleancoooo, ai sunat să vezi dacă mai trăiesc?". Urma pufnetul meu şi „Foozie, lasă prostiile!" Le-a lăsat. Definitiv.

L-am cunoscut pe Foozie în vara lui 2005. Am venit cam în aceeaşi perioadă la Statul Major al Forţelor Aeriene, eu abia deslusind tainele zburătorilor, el cu peste 1.000 de ore petrecute la manşă. Acum, peste aproape patru ani, vestea morţii lui m-a zguduit, oprindu-mi răsuflarea. Foozie a plecat mult prea devreme către cerul pe care l-a sfidat de sute de ori din carlinga MiG-ului. Am rămas pentru o vreme goală de sentimente şi de gânduri, cu ochii pierduţi în orizont, încercând să-mi amintesc când l-am văzut ultima dată. Nu avea nici măcar 50 de ani.

Doru Davidovici i-a fost prieten şi mentor. Au împărţit tainele zborului şi plăcerea de a scrie deopotrivă, iar după despărţirea din 1989, când Doru a plecat către ale sale lumi galactice, Foozie i-a trimis an de an, în fiecare aprilie un gând de pe pământ. La 20 de ani depărtare şi-au strâns mâna şi-şi deapănă amintiri. Din cerul lor.

Pentru mine astăzi Foozie mai are doar un cer deasupra ca să îl învelească. Cerul pe care l-a iubit atât de mult, alintându-l cu slove meşteşugite şi mult dor. Pace ţie pilotule! Şi adio…

Mona ARDELEANU ■

O fărâmă de cer...

Cartea scrisă de Alcibiade Kivu – "Instructoarea mea de zbor" – dedicată pilotului, instructorului, aviatorului şi omului Ruxanda Agache se doreşte a dezvălui pasionaţilor de aviaţie şi zbor, în general, dar şi celor pentru care un ţel în viaţă este absolut obligatoriu, una dintre figurile emblematice în domeniu.

Scrisă la persoana I, fapt ce conduce, implicit, la o creştere a sentimentului de participare, a emoţiilor şi a aşteptărilor, cartea poate fi privită şi ca o biografie densă, cu accent pe relaţiile inter-umane construite de-a lungul carierei şi vieţii doamnei Agache.

"În viaţa mea au fost multe personalităţi ale aviaţiei şi paraşutismului românesc. FOARTE (sublinierea pilotului) multe întâmplări bune, prieteni şi duşmani, ridicată în slăvi şi coborâtă în haos, lacrimi pe obraj, de fericire, dar şi de durere şi umilinţă, însă tot timpul am fost sănătoasă, cu drag de familie, de aviaţie, de neam şi ţară.

Reperele prezente în carte au o ascensiune similară, de la gândurile din şcoala primară de la Băseşti, Vaslui, când "se producea o reverberaţie teribilă, cu un dor nestăpânit să urc în văzduh" şi până la anii de instrucţie de zbor la Şcoala de Pilotaj de la Alexandria. De la anii de aviaţie sportivă până la tentativa de evadare cu avionul din zilele când a murit Gheorghe Gheorghiu Dej. Detaliile adiacente fiecărei perioade ne sunt prezentate de Kivu Alcibiade nu neapărat cronologic, ci, mai degrabă după dorinţa "instructoarei de zbor" de a şi le reîmprospăta în memorie. Şi noi, odată cu ea...

Prezenţă activă şi la cei 82 de ani, pe care îi numără în prezent, Ruxanda Agache Miheş poartă pe drumurile sale imaginea unei neînfricate luptătoare pentru drepturile pasionaţilor de zbor şi de aviaţie.

Stilul activ, cu date şi inserţii exacte, face lectura acestei cărţi antrenantă, chiar şi pentru cei neiniţiaţi în domeniu. Trebuie să recunoaştem că, pentru fiecare dintre noi, periodic, trecutul aruncă un fir de istorie. O legătură absolut necesară. Mai ales când vorbim despre doamnele aviaţiei româneşti, acum, în vremuri în care calităţi precum curajul, cinstea sau iubirea pentru un vis au valori mai degrabă hedoniste.

Recunoştinţa fostului elev Alcibiade Kivu poate fi, printr-o tranziţie literară demnă de cariera Ruxandei Agache, extrapolată şi uzitată de noi toţi. Lectura cărţii înseamnă, totodată, alăturarea noastră pe şirul vieţii de aviator, pe conştiinţa formatorilor de vise.

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

Căpitan Mircea BARAC ■

Trăim în era vitezei... informaționale, iar acest lucru este benefic pentru o persoană sau pentru o instituție, numai în măsura în care acestea au capacitatea de a gestiona realitatea mediului înconjurător cu aceeași viteză de anticipare și de reacție cu care apar știrile.

De curând, am primit vizita unui prieten care lucrează, întâmplător, chiar la Bruxelles, unde se află și sediul NATO. Așadar, prietenul meu, proaspăt posesor al unui doctorat obținut în Belgia în domeniul informaticii, angajat al unei firme belgiene, mă întreabă, în mod firesc, cum o mai duce armata română. Nu de alta, dar trebuia să avem un subiect de conversație. După ce am încercat eu să-i explic cât de complicat e cu bugetul, cu prioritățile țării, cu criza, m-a întrebat nedumerit de ce nu accesăm fonduri NATO...

Și a trebuit să-i explic că NATO este o alianță politico-militară, nu una economică. Că prin aderarea la NATO ne-am asumat o serie de sarcini, pe care trebuie să le îndeplinim pentru a putea fi compatibili cu partenerii de alianță, iar asta înseamnă bugete generoase pentru înzestrare, deoarece tehnica noastră... este uzată fizic și moral. Și aceste cheltuieli cad în sarcina proprie a fiecărei națiuni, deoarece înainte de a fi un consumator de securitate, trebuie să fii un producător al acestui termen relativ abstract, pentru marea masă a populației, atâta timp cât lucrurile merg bine.

La scurt timp de la această întâmplare, un incident încă neclarificat legat de niște arme dintr-o unitate militară și un caz de spionaj (n-am înțeles foarte bine la ce fel de informații avea acces spionul Floricel), a declanșat o adevărată isterie în rândul mass media, care nu a făcut deloc rabat de la spațiul de emisie pentru a întoarce pe toate fețele (pe cât posibil la modul negativ) aceste întâmplări nefericite.

La un talk show televizat ce trata respectivele subiecte, cineva se întreba retoric și oarecum ironic, încercând să inducă o percepție negativă asupra armatei în rândul maselor de telespectatori, pe cine va mai da armata (factorii de decizie și conducere) vina pentru aceste evenimente. Că înainte se dădea vina pe soldați, dar acum armata e formată din profesioniști, argumenta domnul din televizor.

Corect, armata e constituită din profesioniști. Și dacă una din acele echipe mixte de jurnaliști și analiști ar veni cu echipa de filmare într-o bază aeriană, de exemplu, să vadă adevărata față a militarilor, a oamenilor care întrețin elicoptere în aer liber, din lipsă de hangare, indiferent cât de frig sau de cald este afară (și exemplele ar putea fi foarte, foarte multe), poate ar renunța măcar la acel iz de sarcasm vizavi de o instituție și de niște oameni ale căror realități le sunt vag cunoscute, chiar spre străine.

În dezbaterea privind cumulul pensiei cu salariul și al sporurilor, tot sistemul militar a fost arătat cu degetul. Dar nimeni nu a spus ce ar trebui să facă după pensionare un om care a stat de veghe o viață întreagă în vârful unui munte, unde tura se schimbă o dată pe săptămână cu elicopterul (dacă sunt condiții bune de zbor).

Să nu mai spun că știrea privind zborul primei romance cu un supersonic a răzbătut, la aceleași televiziuni, exact cu viteza... sunetului. Adică, tocmai cât să treacă neobservată.

Așadar, fie că oamenii, indiferent de statutul social și cultural din care fac parte, sunt prea ocupați de grijile cotidiene pentru a se mai informa ce e cu acest NATO, fie că sunt victimele unor campanii de presă direcționate exclusiv pe audiență și cote de piață în baza senzaționalului negativ, efectul percepției în rândul maselor este același. O armată denigrată, prizonieră a tehnologiei informației și a propriei neputințe de a reacționa în contextul unei crize de imagine, întreținută artificial. Întrebarea care se pune este dacă organizația militară a devenit victima unui sistem de PR gestionat neprofesionist sau există interesul ca armata să scadă ca încredere în percepția colectivă?

Pe cât de nerăbdători sunt tinerii piloți să simtă fiorul zborului, să sfideze gravitația și să croșeteze norii folosind drept ac trufia avionului, pe atât de greu se despart de aceleași ingrediente piloții ajunși la final de carieră.

Căpitan-comandorul Victor Berca și **căpitan-comandorul Georgică Gîrgîz** sunt doi dintre așii mânșei care au fost obligați de trecerea implacabilă a timpului să spună adio vieții din carlinga aeronavelor militare.

S-a întâmplat în data de 13 martie 2009, pe aerodromul Boboc, când palele elicei au creat portanța necesară ultimului zbor efectuat de cei doi camarazi la manșa elicopterului. După aterizare, în prezența șefului SMFA, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu**, echipajul format din piloții Victor Berca și Georgică Gîrgîz au predat ștafeta generației viitoare, "o generație mult mai bine pregătită din punct de vedere teoretic, mai pragmatică și mai realistă decât generația noastră", în opinia căpitan-comandorului Berca.

În cele peste 1.500 de ore de zbor acumulate pe avioane sportive, de antrenament, de vânătoare, de transport sau elicoptere, o tolbă întreagă de amintiri plăcute a adunat pilotul Berca. A obținut toate calificările posibile în calitate de pilot, de la instructor de zbor în toate condițiile, până la statutul de pilot de recepție și verificare a aeronavelor. Nu va uita niciodată primul zbor supersonic, așa cum nu va uita niciodată momentul în care forțajul a decuplat în decolare, forțându-i decizia catapultării împreună cu pilotul elev.

Nici căpitan-comandorul Georgică Gîrgîz nu ar rămâne dator unui ascultător. În cele peste 1.800 de ore de zbor pe elicopter a văzut multe de acolo, de sus, și a contribuit, atât cât i-au permis resursele fizice și materiale, la salvarea a sute de persoane sinistrate în urma inundațiilor sau la transportul de materiale, hrană și medicamente în locuri greu accesibile.

Nu mai puțin de patru carnete de zbor a completat pilotul Gîrgîz de-a lungul carierei. Acum, la final de poveste, rememorează cu nostalgia moșului la gura sobei amintirea avioanelor agricole care i-au marcat în mod ireversibil copilăria din satul natal Vetrișoara, județul Vaslui. "Parcă ieri eram copilul care după ce a rămas fermecat de zborul unui avion agricol a fugit la poștă și a telefonat la Radio România Actualități, solicitând răspuns la pașii de urmat pentru a deveni pilot, în cadrul rubricii <<Răspundem Ascultătorilor>>", a rememorat interlocutorul nostru momentul care l-a inspirat în alegerea carierei. O carieră deosebit de prolifică din punct de vedere profesional, cu continuitate în evoluție și cu multe momente frumoase.

Cei doi camarazi au părăsit pista în aplauzele colegilor, cărând în rucsacul de zbor povara zborului interzis și în suflet sentimentul datoriei împlinite.

Predarea ștafetei

AIR DEFENCE TERMINOLOGY

Rotor blade / Pală
Rotor hub / Butucul elicei
Rotor / Rotor
Tail rotor / Elice anticuplu
Fin / Stabilizator
Engine cowling / Capota motorului
Rotor mast / Axul rotorului
Engine exaust / Eşapament
Air intake / Priza de aer
Roundel / Cocardă
Windscreen / Parbriz
Tail / Coada
Tail number / Număr de înregistrare
Electro optical pod / Complet opto-electronic
Pylon / Grindă de acroşare
Gun / Tun
Fairing / Carenaj
Fouselage / Fuselaj
Landing gear / Tren de aterizare

Rubrică realizată de locotenent-colonel IULIAN MĂCREANU

Odată cu ivirea zorilor mileniului al III-lea şi-a făcut apariţia un fenomen inimaginabil de real şi de complex – terorismul – care bântuie veacul, civilizaţia, statele, oamenii şi viaţa. Având în vedere multiplele forme de manifestare şi aria largă de desfăşurare – terorismul internaţional – a devenit, în prezent, una din cele mai grave ameninţări la adresa naţiunilor lumii. De aceea, considerăm că această problemă este o responsabilitate nu numai a structurilor militare specializate, ci a noastră, a tuturor. Din această necesitate a apărut şi cartea *Terorismul – studii şi cercetări asupra fenomenului terorist*, un loc în care te poţi descoperii pe tine însuţi, poţi să cunoşti formele şi tipologia terorismului, profilul psihologic al teroristului, dar şi lucruri importante pentru siguranţa personală, precum cine poate deveni terorist şi de ce. Aici descoperi ce înseamnă Răul cu adevărat, oameni care au făcut din religie o armă ucigaşă.

Autorii volumului **„Terorismul”**, domnul **psiholog Cristian Delcea** şi domnul **avocat Aurelian Bădulescu**, doi specialişti şi cunoscători ai fenomenului terorist, încearcă să ne ofere câteva repere din elaboroasele şi riguroasele studii şi cercetări asupra fenomenului terorist, apelând la cele mai renumite lucrări de specialitate. Subiectul cărţii este acela de a aborda teoriile, ipotezele, tipurile şi modalitatea educaţională cu scop de prevenire şi eradicare a terorismului. De asemenea, lucrarea prezintă o serie de programe ale prevenirii, precum şi modalităţile şi parametrii necesari ca aceste programe să funcţioneze cu succes în angrenajul sistemului social.

Cartea de faţă se constituie într-un program fundamental teoretic privind terorismul contemporan, care redă cu rigoare ştiinţifică cauzele şi efectele celor care recurg la fapte antisociale de natură criminală. Sunt analizate, după metodele cercetării ştiinţifice, profilurile psihologice şi sociologice ale unor teroriştii străini şi ale unor grupări teroriste în scopul de a fi folosite ca studii de caz, evaluând tendinţele, motivaţiile, comportamentul, personalitatea, cogniţiile, deciziile şi acţiunile decidentului terorist. Lucrarea se adresează, în mod special, studenţilor, cercetătorilor din domeniul prevenirii terorismului, structurilor militare specializate în prevenirea şi combaterea terorismului internaţional, celor din structurile de securitate naţională, celor preocupaţi de acest domeniu, dar şi publicului larg.

Lucrarea *Terorismul*, apărută la prestigioasa Editură Risoprint din Cluj-Napoca, acoperă, după cum am văzut, un vast areal al domeniului de studiu şi cercetare a terorismului, meritul ei constând tocmai în această deschidere spre reflexie şi provocare a unor cercetări viitoare şi care se anunţă fecundă pe multiple planuri.

Aşadar, avem în faţă o carte care se prezintă drept o dramatică meditaţie sub semnul lucidităţii, o invitaţie la o dezbatere, din păcate, mereu actuală, într-o lume măcinată de numeroase întrebări şi provocări de tot felul, o lume în care Răul ne este deopotrivă, fără iluzii, consubstanţial prezent şi pe care îl vom putea birui dacă vom avea destulă încredere unii în alţii.

Mulţumim, pe această cale, autorilor, pentru monumentalul ghid teoretic în tainele ascunse ale terorismului, dar şi pentru minunata lecţie de atitudine civică şi socială oferită prin intermediul volumului de faţă.

Căpitan-comandor Ştefan POPA ■

JAR 613
YR-909
Trener 6